MAQUINAS DE GUERRA

26

175 PTAS

ENCICLOPEDIA DE LAS ARMAS DEL SIGLO XX

PLANETA-AGOSTINI

Carros de Combate del Eje

Al final de la primera guerra mundial, el carro de combate era ya habitual en el campo de batalla. La Blitzkrieg convenció a los militares más conservadores de que el carro de combate y sobre todo las tácticas de empleo podían tener un importante efecto en el resultado de una batalla.

Infantes alemanes apoyados por un Panzer III durante la invasión de la URSS en 1941. Contrariamente a la creencia popular, fue el método utilizado por los alemanes lo que les proporcionó sus victorias.

Signal via Robert Hunt Lib

Aunque tanto Italia como Japón produjeron cantidades importantes de arros de combate antes y durante la segunda guerra mundial, los carros de combate alemanes son bastante más conocidos. Al comienzo de la guerra, los modelos más comunes eran el Panzerkampfwagen (PzKpfw) I y II, pero al poco tiempo ambos habían sido retirados y sustituidos por el PzKpfw III y IV. Este último posee la distinción de haber permanecido en producción hasta el final del conflicto. Se trataba de un excelente diseño que se mostró capaz de ser reblindado y rearmado para contrarrestar los amenazantes cambios en los campos de batalla. El Panther y el Tiger aparecieron casi al final de la guerra, pero se construyeron en las cantidades requeridas principalmente por la falta de materias primas y por la efectividad de los bombardeos aliados sobre las fábricas alemanas que, sin embargo, ya habían sido dispersadas a comienzos de la guerra. El Panther y el Tiger entraron en producción sin las adecuadas pruebas de evaluación y muchos de los que se perdieron durante sus primeros despliegues, lo fueron por fallos mecánicos en vez de por acción directa del enemigo. El Tiger era un carro muy pesado y carecía de suficiente movilidad en el campo de batalla. Su blindaje y cañón eran de primera clase y ento en el Frente Occidental como en el Oriental fue un duro enemigo, ficil de destruir. A menudo hacían falta cuatro Sherman para neutralizar n solo Tiger; dos de ellos se intentaban atraer su tiro y frecuentemente sucumbían durante el ataque, mientras que los dos restantes le atacaban por los flancos y la retaguardia para destruirlo. Hacia el final de la contienda Alemania volvió su atención hacia la producción de más y más cazacarros.

Mientras que algunos carros de combate italianos eran bastante modernos en 1939, al poco tiempo la mayoría estaba ya obsoleta. El P 40, el mejor blindado y armado, nunca llegó a entrar en servicio con el Ejército italiano, aunque algunas unidades fueron utilizadas por los alemanes.

Japón utilizó carros de combate durante la invasión de China poco antes de la segunda guerra mundial y también durante sus campañas en el Extremo Oriente a partir de 1941. Como los Aliados disponían de pocos vehículos acorazados de combate, los carros japoneses resultaron bastante adecuados, aunque la mayoría se destinó al apoyo de la infantería, en lugar de acciones de combate carro contracarro.

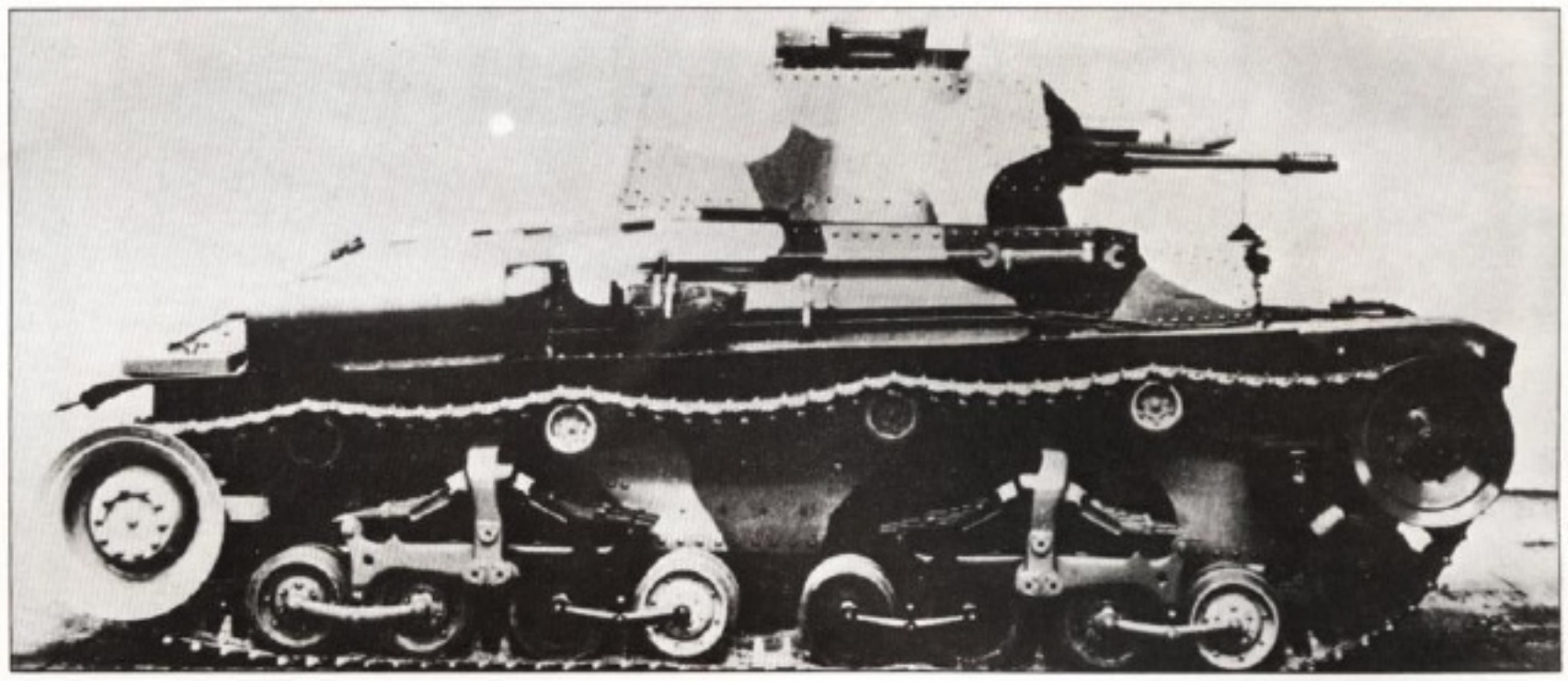
Los carros checoslovacos se incluyen, ya que fueron utilizados por los alemanes durante la invasión de Francia en 1940 y permanecieron en producción en Checoslovaquia después de su ocupación.

Durante la segunda guerra mundial el desarrollo de los vehículos blindados fue espectacular y durante la ofensiva alemana en las Ardenas apareció el potente Königstiger, conocido por los Aliados como Royal Tiger.

Imperial War Museum

CHECOSLOVAQUIA

Carro ligero LT vz 35



Imperial War Museum

Checoslovaquia proporcionó muchos de los carros utilizados por la Wehrmacht en la batalla de Francia. El Pz 35 (t) equipó a la 6.ª División Panzer en esta campaña y algunos de ellos continuaron en servicio hasta 1942.

En octubre de 1934 el Ejército checoslovaco realizó un pedido por dos prototipos de carro de combate medio denominados S-11-a (o T 11) que fueron terminados al año siguiente. Las pruebas comenzaron en junio de 1935 y pronto se detectaron numerosas deficiencias como resultado del apresurado desarrollo del carro. Sin esperar a que estos fallos fueran corregidos, se realizó un pedido de 160 unidades en octubre de 1935 y los primeros cinco carros se entregaron al año siguiente. Fueron tantos los fallos de estos vehículos que se devolvieron a la Skoda para que los modificara. Se realizó un nuevo pedido de 138 unidades, que serían designados LT vz 35, mientras Rumanía compraba otros 126 bajo la designación de R-2. Gradualmente, la mayoría de los fallos se corrigieron y el vehículo logró finalmente una buena reputación. Los alemanes se incautaron de los supervivientes y los denominaron Panzerkampfwagen 35(t) y otros 219 serían construidos especialmente para el Ejército alemán por la Skoda. Era tal la carestía de carros de combate en Alemania que la 6.ª División Panzer estaba equipada con el PzKpfw 35 durante la invasión de Francia de 1940. Continuaron en servicio hasta 1942, cuando la mayoría fueron convertidos en tractores de morteros (Mörserzugmittel), tractores artilleros (Zugkraftwagen) o vehículos de mantenimiento para los batallones de carros. Es poco conocido a nivel general que Checoslovaquia fue una nación líder en la exportación de vehículos blindados antes de la segunda guerra mundial y que vendía a Austria, Bulgaria, Hungría, Latvia, Perú, Rumanía, Suecia, Suiza y Turquia.

La barcaza del LT vz 35 era de construcción remadrada que variaba de un grosor de 12 mm hasta un máximo de 35 mm. El tirador delantero estaba instalado en la izquierda del frontal del vehículo con una ametralladora ZB vz 35 ó 37 de 7,92 mm, con el conductor a su derecha. El jefe de carro/tirador y el cargador/radio se sentaban en la torre. El armamento principal consistía en un cañón Skoda vz 34 de 37,2 mm con una ametralladora ZB 35 ó 37 montada coaxialmente a su derecha. Transportaba un total de 72 proyectiles de 37 mm y 1 800 para las ametralladoras. El motor y la transmisión se situaban en la parte trasera y disponia de seis marchas hacia delante y una hacia atrás. La suspensión de cada lado consistía en ocho pequeñas ruedas de rodaje (dos por bogie), con la motriz detrás y la tensora delante, a cada lado tenía cuatro rodillos de retorno.

Una innovación del carro era que la transmisión y la dirección eran asistidas mediante un compresor de aire para reducir la fatiga del conductor y permitir al carro efectuar grandes recorridos a gran velocidad. Se hallaron problemas con estos sistemas cuando los carros fueron operados por los alemanes en el Frente Oriental a causa de los bajas temperaturas reinantes. A partir de 1942, los PzKpfw 35 (t) fueron retirados progresivamente del servicio en primera línea y dedicados a entrenamiento de tripulaciones o transformados sus chasis en versiones especializadas.

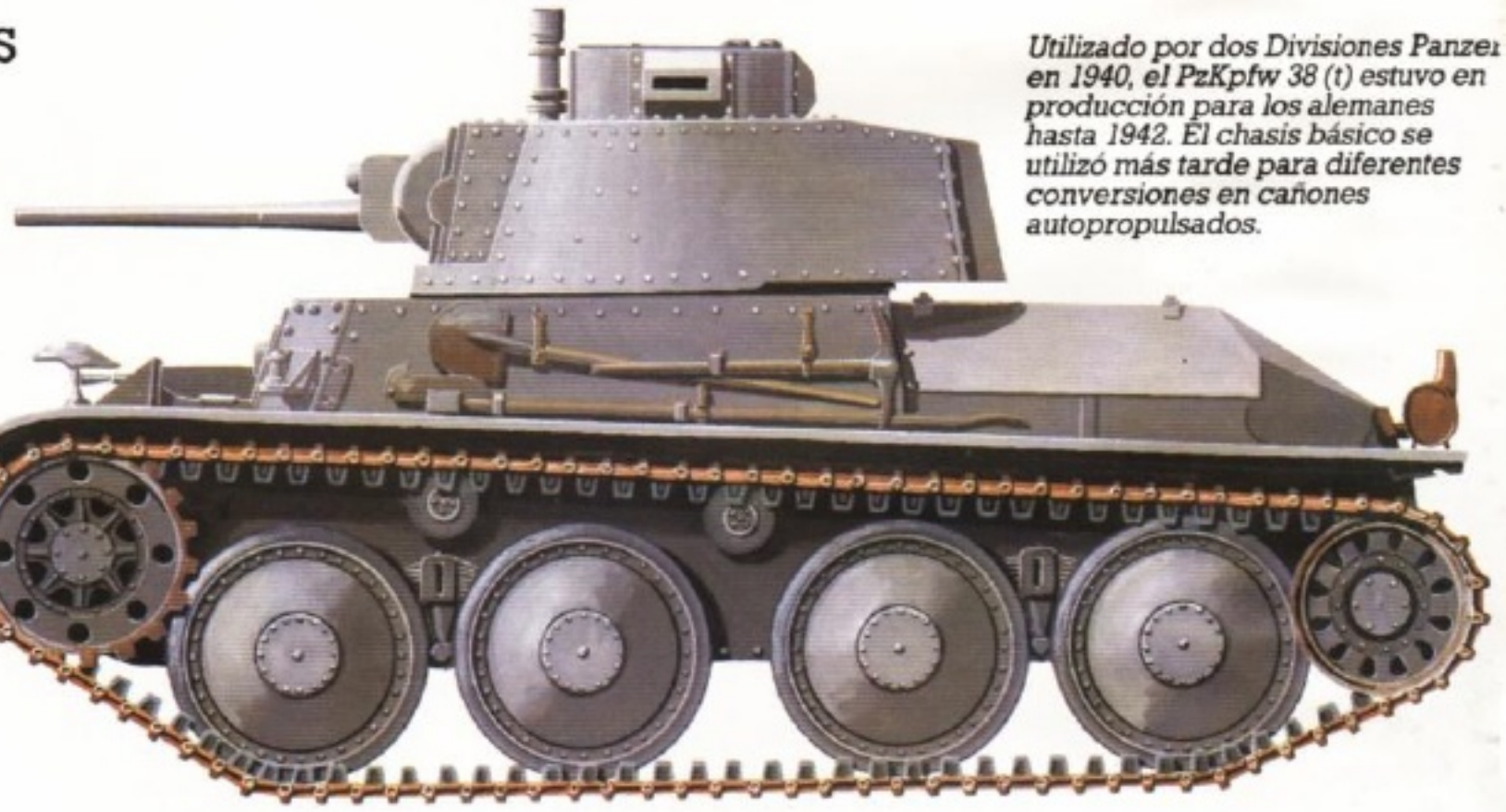
Los Ejércitos eslovaco y rumano, aliados de Alemania, los utilizaron también en campaña contra la URSS sin grandes resultados. Estos ejemplares habían sido adquiridos directamente a Skoda, en Checoslovaquia, antes de 1939 y no suministrados por las fuerzas alemanas.

Características

LT v2 35
Tripulación: cuatro.
Peso: 500 kg.
Dimensiones: longitud 4,9 m; anchura 2 159 m; altura 2,209 m.
Planta motriz: un motor de gasolina Skoda de seis cilindros refrigerado por agua con una potencia de 120 hp.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 40 km/h; alcance máximo 193 km; vadeo 0,8 m; pendiente 60 por ciento; obstáculo vertical 0,787 m; zanja 1,981 m.
Variantes: vehículo de mando PzBefWg 35 (t) con equipo especial de radio, identificable por una gran antena sobre la cámara motor; tractor de artillería o vehículo de recuperación Zugkraftwagen 35(t), sin torre y con cabrestante capaz de remolcar 12 t; vehículo de remolque de mortero Morserzugmittel 35 (t), similar al anterior pero con eliminación de gran parte de la superestructura.
Armamento: un cañón KwK 34 (t) de 3,7 cm y una ametralladora coaxial de 7,92 mm, más una tercera similar en el frontal del casco.

CHECOSLOVAQUIA

Carro ligero TNH P-S



Utilizado por dos Divisiones Panzer en 1940, el PzKpfw 38 (t) estuvo en producción para los alemanes hasta 1942. El chasis básico se utilizó más tarde para diferentes conversiones en cañones autopropulsados.

En 1937 la situación internacional se deterioraba rápidamente, y el Ejército checoslovaco solicitó la construcción de un nuevo carro ligero. En esta época el ejército estaba decidido a que los fallos que hallaron en el LT vz 35 al entrar en servicio, como resultado de la falta de pruebas, no se repitieran. Skoda presentó sus S-11-a y S-11-b, mientras CKD presentó un LT vz 35 con el motor y la transmisión del carro TNH, el LTL, el TNH P-S (que ya se fabricaba para la exportación) además de un nuevo carro medio denominado V-8-H. Durante las pruebas intensivas, el TNH P-S demostró ser el mejor diseño de todos y el 1 de julio de 1938 fue adoptado como el carro ligero estándar del Ejército checoslovaco bajo la designación LT vz 38, aunque ninguno se encontraba en servicio cuando la ocupación alemana de 1939. El vehículo permaneció en producción para los alemanes hasta 1942 y se construyeron más de 1 400 bajo las denominaciones que iban desde Panzerkampfwagen 38(t) Ausf S hasta PzKpfw 38 (t) Ausf G. Los alemanes también exportaron 69 vehículos a Eslovaquia, 102 a Hungría, 50 a Rumanía y 10 a Bulgaria. Durante la invasión de Francia fue utilizado por las 7.ª y 8.ª Divisiones Panzer y continuaron en servicio hasta 1941-42.

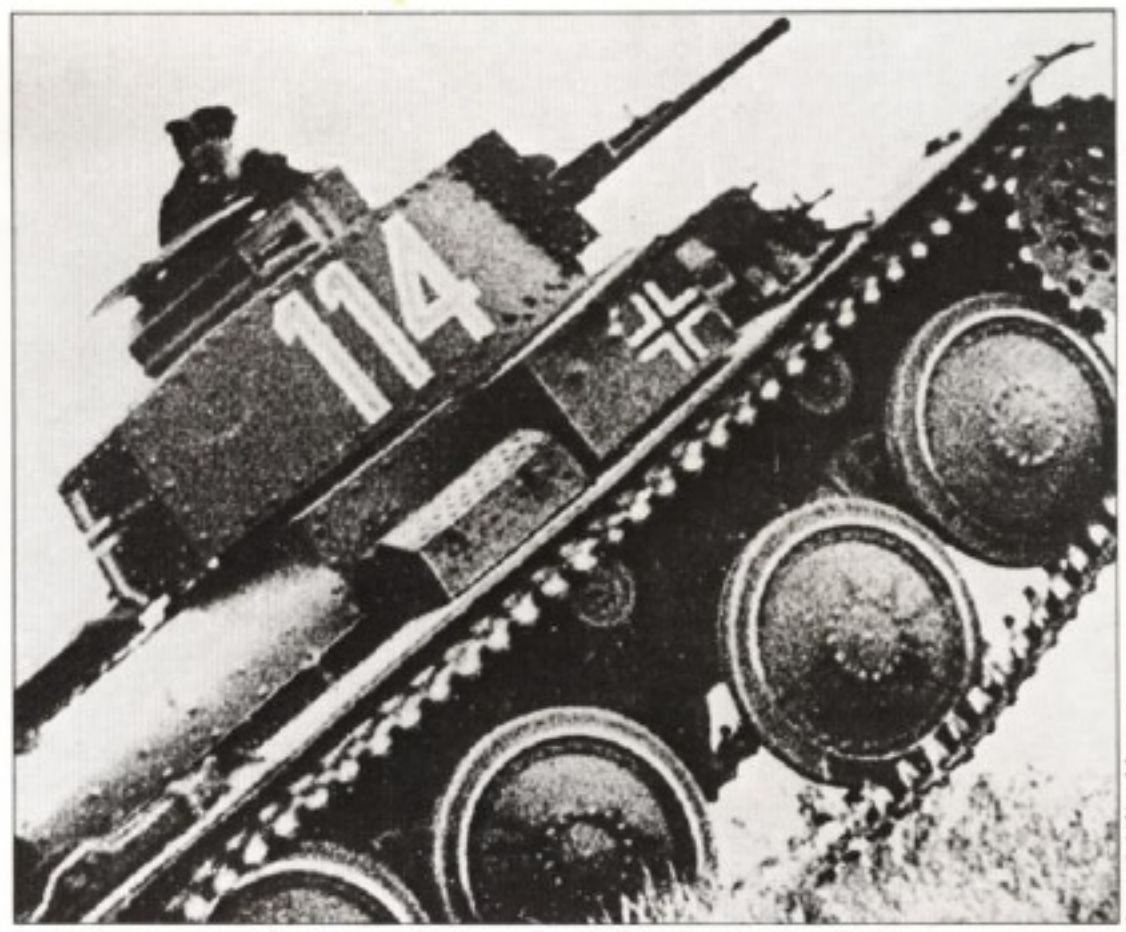
El casco y la torre del vehículo eran de construcción remachada, la parte superior de la superestructura se atornillaba en su posición. El espesor de blindaje mínimo era de 10 mm y el máximo de 25 mm, aunque desde el Ausf E se incrementó hasta 50 mm. El conductor iba sentado en la derecha de la parte delantera, con el tirador delantero a su izquierda manejando una ametralladora MG 37(t) de 7,92 mm. La torre se hallaba en el centro del casco y estaba armada con un cañón Skoda A7 de 37,2 mm, que podía disparar tanto proyectiles perforantes como de alto explosivo (HE), con una elevación de + 12° y una depresión de – 6°. Montaba una ametralladora de 7,92 mm coaxialmente. Transportaba un total de 90 proyectiles de 37 mm y [illegible]30 para las ametralladoras. El motor estaba en la parte trasera del casco y la transmisión tenía cinco marchas hacia adelante y una hacia atrás. La suspensión de cada lado consistía en cuatro grandes ruedas de rodaje con bandas de rodadura en caucho suspendidas en parejas

sobre ballestas con la rueda motriz delante y la tensora detrás y con dos rodillos de retorno.

Cuando quedó obsoleto, el PzKpfw 38(t) fue ampliamente usado como vehículo de reconocimiento e incluso algunos chasis se completaron con la torre con cañón de 20 mm del SdKfz 222.

El chasis también se utilizó como base de un gran número de vehículos como el caza/carro Marder, que incorporaba una nueva superestructura armada con un cañón contracarro de 75 mm. También en varios tipos de cañones autopropulsados de 15 cm, cañones antiaéreos autopropulsados de 20 mm, diversos tipos de plataformas de armas y el carro cazacarros Hetzer, por sólo nombrar algunos. Este último estaba armado con un cañón de 75 mm en un compartimento cerrado totalmente con través limitado que fue considerado como uno de los mejores vehículos de su tipo de la segunda guerra mundial. Se construyeron un total de 2 584 unidades entre 1944-1945 y la producción continuó tras la guerra para el Ejército checoslovaco, e incluso se vendieron 158 a Suiza entre 1946-47 bajo la designación de G-13. Serían retirados del servicio a finales de los sesenta.

Características
TNH P-S
Tripulación: cuatro.
Peso: 9 700 kg.
Dimensiones: longitud 4,546 m; anchura 2,133 m; altura 2,311 m.
Planta motriz: un motor lineal de gasolina Praga EPA de seis cilindros refrigerado por agua con una potencia de 150 hp.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 42 km/h; alcance máximo 200 km; vadeo 0,9 m; pendiente 60 por ciento; obstáculo vertical 0,787 m; zanja 1,879 m.
Armamento: un cañón KwK 38 (t) de 37 mm y dos ametralladoras de 7,92 mm, una coaxial y la segunda en el frontal.



Imperial War Museum

Un PzKpfw 38 (t) durante la invasión de Francia; las 7.ª y 8.ª Divisiones Panzer utilizaron este carro. El comandante de la 7.ª División se convertiría luego en leyenda: su nombre era Rommel.

ALEMANIA

Carro ligero Panzerkampfwagen I

En 1933 el Departamento de Armamento del Ejército alemán expidió un requerimiento en demanda de un vehículo blindado ligero de unos 5 000 kg que pudiera ser utilizado para entrenamiento de tripulaciones. Cinco compañías distintas concurrieron con sus prototipos y tras las subsiguientes pruebas el Departamento de Armamento del Ejército aceptó el diseño de la Krupp en lo referente al chasis y el de la Daimler-Benz para la superestructura. Para encubrir el uso real del vehículo, el Departamento denominó al carro Landwirtschäftlicher Schlepper (tractor industrial). La primera entrega de 150 vehículos fue asignada a la Henschel y se comenzó la producción en julio de 1934 bajo la designación de PzKpfw I (MG) (SdKfz 101) Ausf A que estaría provisto de motor de gasolina Krupp M 305 de sólo 57 hp. Sin embargo, se presentaron problemas con el motor y el siguiente lote, Ausf B, llevó un motor más potente que ocasionó el alargamiento del casco con la adición de una rueda más a cada lado. Este modelo era algo más pesado pero su motor más potente le proporcionaba una velocidad máxima en carretera de 40 km/h. Entró en servicio en 1935 bajo la designación de PzKpfw I (MG) (SdKfz 101) Ausf B. La mayoría de los vehículos fueron fabricados por la Henschel pero la Wegmann también participó en el programa y hacia finales de 1935 se habían contruido unos ochocientos.

El Panzerkampfwagen I fue utilizado en combate por primera vez en la guerra civil española (donde se les apodó «Negrillos») y al comienzo de la invasión de Polonia en 1939 no menos de 1 445 carros estaban ya en servicio. Sin embargo, pronto quedó claro que no eran apropiados para actuar en primera línea a causa de su débil potencia de fuego y escasa protección y durante la invasión de Francia en 1940 sólo se utilizaron unos 523. A finales de 1941, el PzKpfw I estaba ya obsoleto, aunque el Kleiner Panzerbefehlwagen I (SdKfz 265), versión de mando, estuvo en activo algún tiempo más.

Una vez que fue retirado del servicio de primera línea su chasis fue reconvertido para otras tareas y dio lugar a numerosas variantes. Una de las primeras fue el Munitions-Schelepper, utilizado para transportar municiones y otras cargas. También se realizó una versión contracarro, al montársele el cañón checo contracarro de 47 mm en su superestructura con un través limitado. Estos fueron utilizados tanto en el Frente Oriental como en el Norte de África, pero pronto también quedaron obsoletos con la llegada de carros de mayor blindaje al campo de batalla. La conversión más usual fue la de montarle un cañón contra personal de 15 cm. Se realizaron no menos de 40 conversiones distintas.

La torre se hallaba en el centro del vehículo, desplazada hacia la derecha y armada con dos ametralladoras de 7,92 mm dotados con un total de 1 525 disparos. El conductor se sentaba a la izquierda de la torre.

Características
PzKpfw I Ausf B
Tripulación: dos.
Peso: 6 000 kg.

MARS, Lincs

Arriba. Carros PzKpfw I en Francia en 1940. Se utilizaron 523 de estos carros ligeros en la campaña, a pesar de su escasa eficacia en el combate.

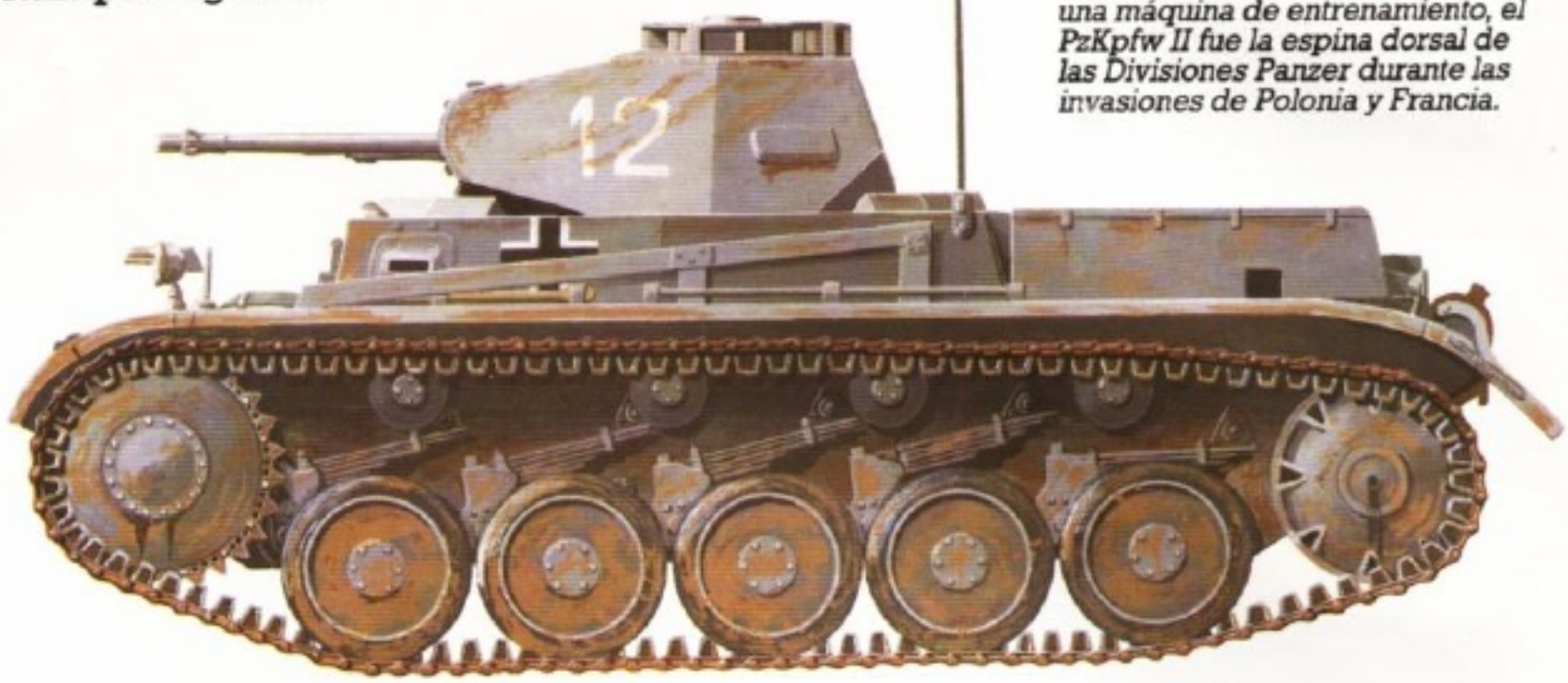
Abajo, derecha. El PzKpfw I se utilizó ampliamente en la campaña polaca, tras su estreno operacional en la guerra civil española.

Dimensiones: longitud 4,42 m; anchura 2,06 m; altura 1,72 m; luz sobre el suelo 29 cm.
Planta motriz: un motor Maybach NL 38 TR de seis cilindros refrigerado por agua y 100 hp de potencia a 3000 rpm.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 40 km/h; alcance máximo en carretera 140 km; alcance máximo campo a través 115 km; vadeo 0,58 m; pendiente 60 por ciento; obstáculo vertical 0,36 m; zanja 1,4 m.
Armamento: dos ametralladoras MG13 de 7,92 mm; orientación en acimut 360.°, de accionamiento manual.

Imperial War Museum

ALEMANIA

Carro ligero Panzerkampfwagen II



A pesar de estar diseñado como una máquina de entrenamiento, el PzKpfw II fue la espina dorsal de las Divisiones Panzer durante las invasiones de Polonia y Francia.

En 1934, para poder esperar la llegada de los carros medios PzKpfw III y PzKpfw IV, se optó por construir un modelo intermedio provisional bajo la designación de Panzerkampfwagen II. Los contratos de desarrollo fueron asignados a la Krupp, Henschel y MAN bajo la denominación de LaS 100 (Tractor Industrial 100) para encubrirlos. Tras la evaluación de los prototipos fue seleccionado el modelo de MAN para el chasis y el de Daimler-Benz para la superestructura. La construcción en serie estuvo a cargo de estas dos factorías y además las Famo, MIAG y Wegmann. Este carro formó la espina dorsal de las fuerzas que invadieron Francia en 1940, con cerca de 1 000 unidades en servicio. También fue utilizado en la invasión de la URSS al año siguiente, aunque para esta época ya se hallaba obsoleto por su inadecuada protección y armamento. De hecho pasó a ser una máquina de entrenamiento más que de combate.

Los vehículos del primer lote de producción, PzKpfw II Ausf A, fueron entregados en 1935 y estaban armados con un cañón de 20 mm y una ametralladora coaxial de 7,92 mm. Tenía una tripulación de tres hombres y pesaba en combate 7,2 toneladas. Las pruebas con los primeros de serie mostraron que el vehículo carecía de potencia motriz con su motor de 130 hp, así que el segundo lote, el PzKpfw II Ausf B, incorporó un motor de 140 hp y otras mejoras (sobre todo en su blindaje frontal) que le pusieron en las ocho toneladas.

El PzKpfw II Ausf C apareció en 1937 y disponía de un mejor blindaje. Adicionalmente, las pequeñas ruedas *bogie* fueron sustituidas por cinco *bogies* de suspensión independiente con ballestas a cada lado que sería el sistema que utilizarían las restantes versiones. En 1938 los PzKpfw II Ausf D y Ausf E quedaron terminados e incorporaron barras de torsión en la suspensión, aditamento que les daba una mayor velocidad de carretera de 55 km/h, aunque la velocidad de campotravés era mucho más baja que la de los primeros modelos. El modelo final de la serie fue el PzKpfw II Ausf F, que apareció en 1940-41 y que llevaba un blindaje de 35 mm en el frontal y de 20 mm en los flancos, lo que elevaba su peso total a diez toneladas y reducía la velocidad del vehículo. Sólo fue aceptado por su mayor protección.

El casco y la torre eran de acero soldado con el asiento del conductor en el frente, alojamiento para dos hombres en la propia torre y el motor detrás. El armamento consistía en un cañón de 20 mm (con munición de 180 proyectiles) y una ametralladora de 7,92 mm (con 1 425 disparos) en el lado derecho de la torre.

El PzKpfw II también fue utilizado como base para construir carros rápidos de reconocimiento llamados Luchs (este mismo nombre fue adoptado por el Ejército de Alemania Federal en los setenta para su vehículo de reconocimiento 8 × 8) pero de los que no se fabricaron grandes cantidades.

Uno de los vehículos más interesantes fue el modelo anfibio desarrollado para la invasión de Gran Bretaña en 1940. Podía moverse por el agua a 10 km/h mediante una hélice acoplada al motor. También se produjo una versión con dos lanzallamas denominado Flammpanzer II de los que hubo unos 100 en servicio durante 1942.

Cuando quedó obsoleto, su chasis fue rápidamente adaptado para muchas otras tareas. Uno de ellos fue un cañón autopropulsado contracarro que utilizaba cañones soviéticos de 76,2 mm capturados y que fue llamado Marder I. Le seguiría el Marder II, con un cañón contracarro de 7,5 cm y de los que hubo unos 1 200 en servicio.

El Wespe era un cañón autopropulsado con un obús de 10,5 cm producido en Polonia hasta 1944.

Características
PzKpfw II Ausf F
Tripulación: tres.
Peso: 10 000 kg.
Dimensiones: longitud 4,64 m; anchura 2,30 m; altura 2,02 m; luz sobre el suelo 34,5 cm.
Planta motriz: un motor de gasolina Maybach de seis cilindros y 140 hp de potencia.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 55 km/h; alcance máximo en carretera 200 km; vadeo 0,85 m; pendiente 50 por ciento; obstáculo vertical 0,42 m; zanja 1,75 m.
Armamento: un cañón KwK 30 L/97 de 20 mm y una ametralladora MG34 de 7,92 mm; elevación 20.°, de presión 9,5.°.
Blindaje: casco, frontal 35 mm a 77.°; glacis a 20 mm a 90.°; torre, frontal 30 mm; lateral y trasero 15 mm a 68.°; techo 10 mm a 0-16.°; costados 20 mm a 90.°; trasero 15 mm a 81.°.

Armados con un cañón de 20 mm, cerca de 1 000 PzKpfw II se utilizaron durante la campaña de Polonia, donde mostraron ya sus limitaciones.

ALEMANIA

Carro medio Panzerkampfwagen III

A mediados de los treinta se previó que cada batallón de carros alemán tendría tres compañías de carros medios ligeros y otra con carros medios con mayor blindaje y mejor armados. El primero se convertiría eventualmente el Panzerkampfwagen III (PzKpfw III) o SdKfz 141, mientras que el segundo sería el Panzerkampfwagen IV (PzKpfw IV) que permanecería en producción durante la segunda guerra mundial. En 1935 el Departamento de Armamento decidió realizar contratos para los prototipos a las compañías Daimler-Benz, Krupp, MAN y Rheinmetall-Borsig. Ya en esta época se decidió armar al carro con un cañón de 37 mm que podía disparar la misma munición que usaba el cañón contracarro de infantería, aunque se dejó la posibilidad de que más tarde se pudiera montar el de 50 mm al aumentarse el diámetro de la torre. Tras las pruebas de evaluación se seleccionó el prototipo de la Daimler-Benz, aunque los tres primeros lotes, los PzKpfw III Ausf A, Ausf B y Ausf C, sólo se construyeron en pequeñas cantidades que diferían unos de otros en detalles menores en la suspensión. En septiembre de 1939 se adoptó formalmente al vehículo y se autorizó su construcción en serie. El PzKpfw III fue usado en combate por primera vez en Polonia. Los siguientes modelos fueron los PzKpfw III Ausf D y Ausf E, el primero con mayor blindaje y cúpula revisada y el segundo con un motor más potente y sólo seis ruedas. En 1939 se decidió instalarle el cañón de 50 mm, modelo que entraría en producción ya en 1940

Un Panzer III en apoyo de la infantería durante 1942. En esta fecha los carros alemanes ya se habían enfrentado a los T-34 soviéticos, lo que les obligó a mejorar el blindaje y el armamento.

¡Blitzkrieg!

La blitzkrieg (guerra relámpago) no surgió de la nada para paralizar los Ejércitos de Polonia y Francia. Su origen hay que buscarlo en los últimos años de la primera guerra mundial y en los escritos de algunos teóricos militares del período de entreguerras.

El tipo de guerra que ha pasado a la historia con el nombre de *Blitzkrieg* tuvo una vida relativamente corta de tan sólo unos pocos años (desde 1939 a 1942), pero el impacto y los efectos que causó en estos mismos años le convirtieron en una auténtica revolución histórica. Mediante una serie de rápidas y eficaces campañas, los alemanes fueron capaces de demostrar a todo el mundo que eran maestros en una nueva forma de combatir que permitía superar las pérdidas y las carnicerías de la guerra de posiciones de 1914-1918 y humillar al enemigo con el mínimo coste para Alemania, y el máximo posible para el enemigo.

Los primeros profetas

Después de 1918 la mayoría de los ejércitos relegaron los carros de combate a misiones de apoyo a la infantería, aunque se alzaron algunas voces para reivindicar el potencial que los carros de combate tendrían en las futuras conflagraciones. Entre ellas se distinguió especialmente la del capitán Basil Liddell Hart y otros individualistas destacados como los generales Fuller, Martel, Broad y Lindsay que se unieron a Liddell Hart en la defensa de la fundación de una fuerza acorazada para utilización en futuras guerras. Mediante influencias, persuasiones y ensayos y libros, consiguieron que se formara a finales de los veinte la British Experimental Mechanised Force (fuerza mecanizada experimental británica), pero este cuerpo avanzado fue incapaz de sobrevivir a la prolongada crisis financiera y pronto fue disuelta. Sin embargo estas ideas fueron recogidas en otros países, en especial en Alemania, donde las teorías de Liddell Hart sobre una fuerza acorazada equilibrada fueron examinadas con gran detalle por algunos pensadores militares, entre ellos el futuro general Heinz Guderian. Este último pensaba que cualquier fuerza acorazada futura tendría que estar equilibradamente formada por carros de combate, artillería, ingenieros e infantería mecanizada en lugar de seguir la idea normal de la época de que una fuerza toda compuesta de carros podría dominar el terreno.

Los bombarderos en picado jugaron un importante papel en la* Blitzkrieg *al actuar como artillería móvil de las columnas acorazadas en la destrucción de cualquier tipo de resistencia.

Como ya es bien sabido, Liddell Hart y Guderian emergieron como los teóricos correctos. Lo que ellos proponían era una fuente equilibrada de la que su núcleo principal de ataque estaba formado por una punta de lanza móvil de carros de combate, infantería mecanizada y artillería. Pero mientras que Liddell Hart gastó inutilmente sus energías ante una audiencia que no oía, Guderian pudo poner algunas de sus ideas en práctica al configurarse las primeras formaciones de carros alemanes en 1934. En un manual escrito poco después, definió la fundación de las nuevas divisiones Panzer como la de crear «rápidas concentraciones de potencial de fuego que obtendrían rápidas rupturas del Frente, penetración profunda en frentes amplios y la destrucción del enemigo». Esta política la defendía en una época en la que el resto de los ejércitos todavía forzaban a sus carros de combate a moverse al paso de la infantería. Los alemanes simplemente incrementaron la velocidad de su infantería de punta de lanza, inicialmente gracias a transportarla en camiones y más tarde en semiorugas especializados.

Las divisiones Panzer no estuvieron preparadas completamente hasta 1939, pues aún existían muchas reservas en el Ejército alemán, y donde estaban muy enraizadas las disciplinas y técnicas tradicionales, pero las tropas Panzer irían gradualmente adquiriendo entrenamiento y serían equipadas para sus nuevas misiones. Aunque los carros serían la punta de lanza, los primeros carros de combate alemanes eran poco más que máquinas de entrenamiento y familiarización. Eran pequeños, escasamente armados y blindados y tenían considerables limitaciones tácticas. La producción de nuevos diseños era lenta y cara. Pero estas limitaciones se subsanaron simplemente en emergencia mediante algo que puede ser descrito como la habilidad para adaptarse a los requerimientos de una guerra mecanizada y por la motivación nacionalista auspiciada por Hitler, que alentó a las tropas Panzer en cada momento.

Teoría

La *Blitzkrieg* es bastante fácil de describir. El Ejército alemán, utilizando las nuevas divisiones

Las unidades de carros alemanes no atacaban al núcleo del enemigo: preferían las concentraciones provisionales y el corte de las líneas de comunicación o incluso esperaban hasta que el enemigo era atacado por la Luftwaffe. En la ilustración, un Panzer III y un Panzer IV esperan que los «Stukas» hagan el trabajo pesado.

Panzer, fue capaz de formar una arrolladora punta de lanza ofensiva y lanzarla sobre puntos predeterminados de las líneas enemigas. Estos puntos eran elegidos cuidadosamente en lo posible, mediante la utilización de tropas de reconocimiento montadas, no sobre caballos como en 1918 sino sobre motocicletas y con vehículos blindados para proporcionar apoyo donde se necesitara. Mediante la radio, técnica nueva también de estos años, estas tropas informaban donde residía la fuerza o la debilidad del enemigo. Una vez seleccionado el punto de ataque avanzaban en masa los Panzer, cubiertos por la artillería y los bombarderos en picado. Mediante técnicas de impacto y choque, los Panzer avanzaban con la infantería mecanizada a sus espaldas y a sus flancos para despejar el camino, destruir los puntos fuertes y contrarrestar cualquier movimiento contra sus líneas de comunicación a medida que la falange Panzer avanzaba. Una vez roto el frente y aclarado el camino, se proporcionaba apoyo tanto en los propios cañones de los carros como por la utilización de los nuevos bombarderos en picado para destruir cualquier foco de resistencia. Los zapadores de asalto avanzan con los carros y la infantería mecanizada y al tiempo que los carros se internan profundamente, los restantes se dispersan en todas direcciones.

Fue aquí donde residió el impacto de la nueva estrategia, ya que la movilidad y la potencia de fuego de los carros les permitía actuar con gran alcance y amplitud sobre las áreas de retaguardia del enemigo, romper comunicaciones, cortar suministros, crear destrucción y pánico y en general destruir la capacidad del enemigo de combatir organizadamente. Con el enemigo incapaz de responder o realizar contraataque, los Panzer podían avanzar libremente a distancias hasta entonces imposibles de alcanzar y hacia objetivos distantes en períodos de tiempo cortos. Al tiempo que avanzaban conservaban el apoyo de la infantería mecanizada y la inicial ausencia de artillería se subsanó mediante el empleo constante de los bombarderos en picado y otros aviones de apoyo. Si además se podían realizar desembarcos aerotransportados de paracaidistas, el impacto era mucho mayor sobre la moral del enemigo. Al continuar los avances sobre la retaguardia enemiga, la infantería convencional podía asumir los papeles de guarnecer los flancos y prevenir de posibles ataques a las líneas de comunicación propias.

Explicado en estos sencillos términos, la *Blitzkireg* puede parecer fácil, pero en realidad la cuestión no es tan sencilla. Se requería un alto nivel de cooperación, no sólo entre las armas que la componían sino también entre el Ejército y la Fuerza Aérea (la Luftwaffe), ya que al faltar artillería autopropulsada se utilizaba en el apoyo a los Junkers Ju 87 Stuka. Ello exigía un grado de cooperación interservicios no conocida en otras naciones, aunque en 1939 los alemanes tenían ya tanta práctica en tales operaciones que se trataba casi de una rutina. En realidad, todo el procedimiento se había ensayado en la Guerra Civil Española, luego en las invasiones sin derramamiento de sangre de Austria y los Sudetes en 1938 y la Checoslovaquia en 1939 que revelaron numerosas deficiencias en la organización y el equipo alemán pero que serían rectificadas a tiempo para que la *Blitzkrieg* se convirtiera en una realidad amenazadora.

Polonia

La campaña de *Blitzkrieg* contra Polonia en 1939 parece sacada de un libro de texto militar. Los polacos opusieron una resistencia valiente mientras pudieron, pero las tácticas de *Blitzkrieg* permitieron a los alemanes derrotarlos en unas cuantas semanas. Esta campaña también demostró a los alemanes algo más acerca de sus deficiencias, ya que la mayoría de los carros de combate utilizados fueron los PzKpfw I y II, poco más que máquinas de entrenamiento. Las deficiencias se suplieron con la incorporación de grandes cantidades de carros checoslovacos que se mostraraon excelentes y en combate aunque carecían de armamento pesado. La escasez de infantería mecanizada fue frecuente y mientras el apoyo artillero estuvo presente con normalidad, la mayoría de los cañones pesados aún eran remolcados por caballos y eran muy lentos para el ritmo de avance de los Panzer.

Francia

Tras un corto periodo de reagrupamiento y requipamiento, además de nuevas ampliaciones de material y nuevo entrenamiento, la próxima nación en caer ante la *Blitzkrieg* fue Francia. En la campaña que terminó entre mayo-junio de 1940, los antiguos enemigos de Alemania fueron derrotados y humillados como ninguna nación había sido derrotada en siglos y todo se debió a las tácticas de la *Blitzkrieg*. Tras un ataque inesperado a través de las Ardenas, los Panzer cayeron sobre las estáticas unidades francesas cerca de Sedán, las cercaron, capturaron montañas de equipo y les hicieron retroceder hacia las costas del canal de la Mancha. Sin tener en cuenta cualquier norma convencional de avance, los Panzer se movieron hacia el interior de Francia y, mediante una serie de rápidos movimientos, derrotaron a los belgas, franceses y por último a los británicos. A ello siguió la ocupación de Francia y las Fuerzas Expedicionarias británicas tuvieron que retirarse de Dunquerke. Más tarde se reali-

La primera campaña al estilo **Blitzkrieg** *tuvo una brillante conclusión en el sitio de Varsovia. Los Panzer, devastadores en campo abierto, se mostraron poco adecuados en las últimas etapas: eran vulnerables al ataque desde azoteas y ventanas superiores, hecho que llevó a las nerviosas tripulaciones de Panzer IV a destruir edificios enteros con sus cañones de 75 mm.*

zaron planes para invadir Gran Bretaña, que nunca se llevaron a cabo.

La URSS

La siguiente demostración del poderío de la *Blitzkrieg* sobrevino en 1941, aunque ya antes se habían hecho pequeñas demostraciones en los Balcanes, Grecia y en las primeras campañas del Norte de África a partir de la llegada del denominado Afrika Korps. Estas campañas del desierto revelaron que los métodos de la *Blitzkrieg* sólo podían tener éxito sobre fuerzas que carecieran de movilidad. Una vez que los alemanes se paraban tanto intencionadamente como por falta de suministros (casi siempre combustible) o por la acción enemiga, la efectividad descendía notablemente. Tan pronto como se detenían, se volvía a los métodos convencionales y todo el ciclo de los *Blitzkrieg* debía comenzarse de nuevo, pero ya no bajo las mismas condiciones favorables de antes.

Este hecho quedó subrayado en 1941 cuando el Ejército alemán finalmente se aventuró más allá de sus posibilidades al avanzar hacia el interior de la Unión Soviética. La «Operación Barbarroja» tuvo al comienzo un éxito espectacular gracias a la sopresa sobre un enemigo no preparado, capturando ejércitos enteros y ciudades junto con su equipo y suministros capaces para mantener a un ejército durante años. Pero a pesar de todos estos éxitos, el inmenso tamaño del territorio ruso se tragó todo el avance y la limitada capacidad de los alemanes de mantener sus movimientos.

La mejora del tiempo en la primavera de 1942 de nuevo permitió el avance de los Panzer. Se registraron de nuevo grandes victorias pero esta vez no sirvieron de nada. A finales de ese año todo un Ejército alemán se hallaba atrapado en Stalingrado, en el desierto del Norte de África también se había perdido la iniciativa y el final de 1942 llevó consigo el final de la era del *Blitzkrieg*.

Después de 1942 las formaciones acorazadas equilibradas continuaron siendo la norma pero el éxito obtenido con la *Blitzkrieg* rara vez se volvió a repetir. Se adoptaron pronto medidas para impedir la ruptura del frente y de lo que es más importante los mismos enemigos de Alemania adoptaron las tácticas alemanas. Entonces comenzaron a sufrir el poderío de los carros de combate en sus propias carnes. Se atacaba con igual fuerza e impacto y, aunque el carro de combate continuaba formando la fuerza principal en el campo de batalla, ya nunca fue capaz de retener el dominio alcanzado durante 1939-1941. De esta forma pasó una era de combatir, aunque sus efectos todavía permanezcan. Los ejércitos todavía se despliegan en el campo de batalla en formaciones equilibradas entre carros de combate, infantería mecanizada y artillería autopropulsada y cuentan con apoyo cercano proporcionado por un arma aérea de respuesta inmediata. Pero la única manera de repetir los rápidos avances de la *Blitzkrieg* es si se disfruta de una arrolladora superioridad en número de armas y potencia de fuego. Pero hoy en día, esta situación puede ser prevenida mediante la utilización de las armas nucleares tácticas.

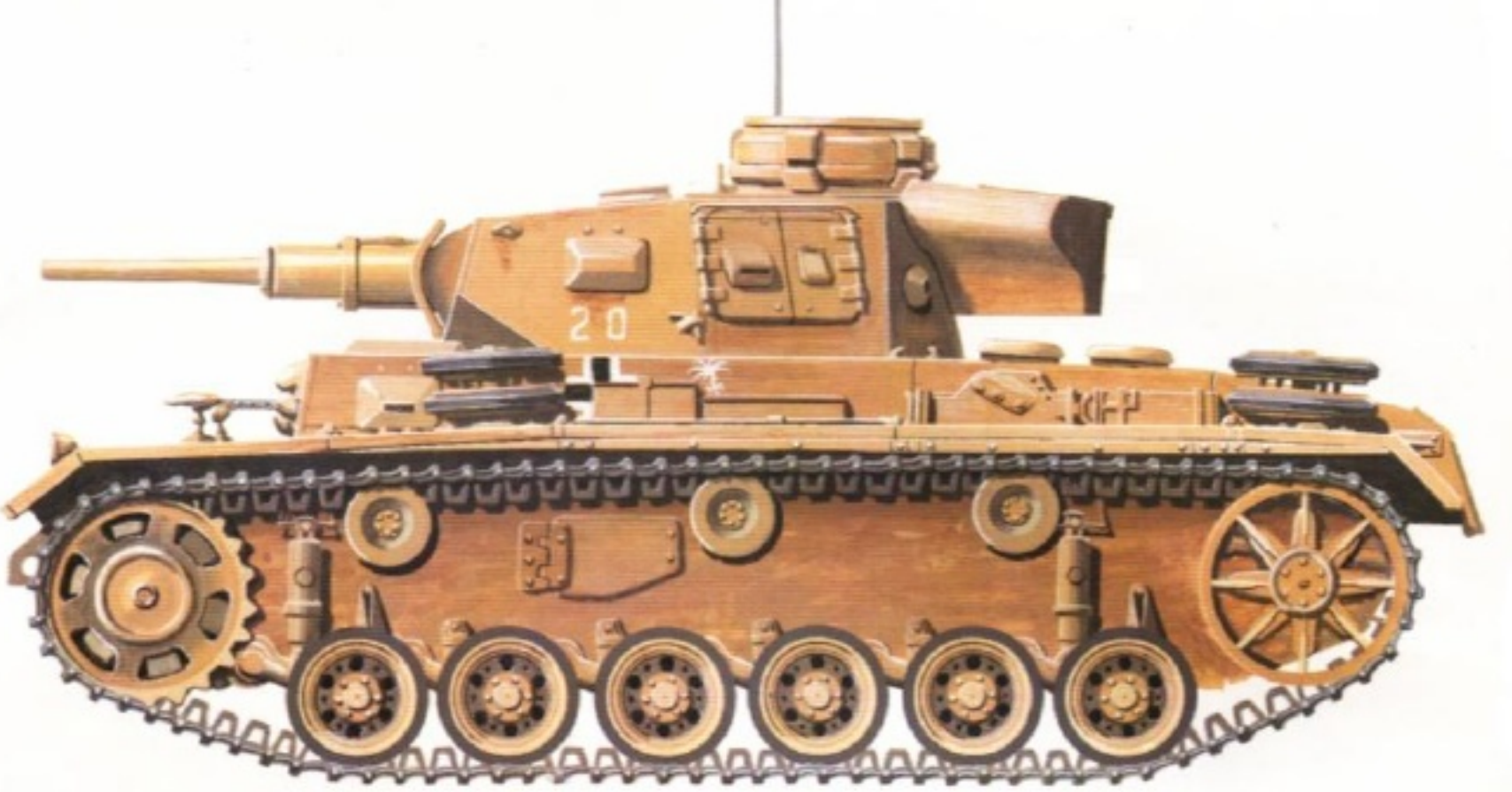
Tropas Panzer triunfantes avanzan a través de una ciudad soviética. El verano de 1941 fue el clímax de la* Blitzkrieg *aunque muy pronto los alemanes se tropezarían con las enormes reservas y capacidad de aguante de la URSS.

MARS, L

con la designación de PzKpfw III Ausf F. Sería seguido por el PzKpfw G con armamento similar pero motor más potente. Para operar en el Norte de África los vehículos fueron dotados de un equipo tropical, mientras que para la esperada invasión de Gran Bretaña se desarrolló una versión especial de vadeo profundo. Esta última nunca fue utilizada para su cometido principal pero algunos ejemplares fueron usados con éxito en la invasión de la URSS. El PzKpfw III Ausf H incorporaba orugas más amplias y otras mejoras importantes.

El cañón L/42 de 50 mm era inadecuado para combatir con los carros T-34 soviéticos al que no conseguían perforar, así que se le instaló el KwK 39 L/60 de ánima larga. Tenía además una velocidad inicial del proyectil más elevada y los carros a los que se les instaló fueron designados como Ausf J. A numerosos vehículos se les instaló a posteriori el cañón de 50 mm y a comienzos de 1942 ya no quedaba ninguno con el de 37 mm. El siguiente modelo fue el Ausf L, con mayor blindaje y un peso total de casi 22 toneladas, un 50 por ciento más que el prototipo original. Los PzKpfw III Ausf M y Ausf N fueron dotados con el cañón L/24 de 75 mm que llevaba el PzKpfw IV; se transportaban 64 proyectiles para este cañón. La producción del PzKpfw III finalizó en agosto de 1943. El chasis fue utilizado también como cañón de asalto autopropulsado de 75 mm (Gepanzerte Selbstahrlafette für Sturmgeschutz 7,5 cm Kanone o SdKfz 142), algunos de los cuales se utilizaron en la invasión de Francia. La producción de cañones AP sobre chasis de PzKpfw III continuó hasta el final de la guerra. Otras variantes fueron un vehículo acorazado de recuperación, otro de observación (Panzerbeobachtungswagen) y un vehículo de mando (Panzerbefehlswagen III). Se construyeron un total de 15 000 chasis tanto para el carro como para sus conversiones.

La distribución del PzKpfw III era básicamente la misma en todos los modelos, el conductor sentado en el frontal del casco a la izquierda y el tirador/radio a su derecha. La torre alojaba a tres hombres, con el jefe de carro en la cúpula, en el centro de su parte trasera. El motor se situaba en la parte de atrás del casco y la suspensión, que era de tipo de barras de torsión desde el Ausf E, consistía en seis ruedas pequeñas a cada lado con la tractora delante y la tensora detrás, además de los tres rodillos de vuelta.



PzKpfw Ausf G, utilizado por el Afrika Korps. Tropicalizado y con cañón de 50 mm, el carro alemán se mostró eficaz contra los carros británicos y bastante más móvil que los pesados carros de infantería.

Características

PzKpfw III Ausf M
Tripulación: cinco.
Peso: 22 300 kg.
Dimensiones: longitud (incluido el cañón) 6,41 m; longitud (casco) 5,52 m; altura 2,95 m; altura 2,50 m.
Planta motriz: un motor de gasolina Maybach HL 120 TRM de seis cilindros y 300 hp de potencia.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 40 km/h; velocidad máxima campo a través 19 km/h; alcance máximo en carretera 175 km; alcance máximo campo a través 95 Km; vadeo 0,8 m; pendiente 60 por ciento; obstáculo vertical 0,6 m; zanja 2,69 m; radio mínimo de virage 5,85 m; presión sobre el suelo 1,03 kg/cm²; relación potencia peso 11,5 hp/ton.
Armamento: un cañón KwK 39 L/60 de 50 mm y dos ametralladoras MG34 de 7,92 mm, una coaxial y otra en el casco.
Blindaje: casco, frontal 50 mm a 40.°; glacis 25 mm a 6.°; torre, frontal 57 mm a 75.°; lateral 30 mm a 65.°; trasero 30 mm a 78.°; techo 10 mm a 7-0.°; costados 30 mm a 90.°; trasero 50 mm a 73-81.°.

ALEMANIA

Carro medio Panzerkampfwagen IV

El Panzerkampfwagen IV posee la distinción de haber permanecido en producción durante toda la guerra y de haber constituido el núcleo de las divisiones acorazadas alemanas. En 1934 el Departamento de Armamento emitió un requerimiento en solicitud de un vehículo con el nombre encubierto de mitteren Traktor (tractor medio) para equipar la cuarta compañía de cada batallón de carros. La Rheinmetall-Borsig presentó su VK 2001(Rh) mientras MAN presentaba el VK 2002 (MAN) y la Krupp el VK 2001(K). Al final fue aceptado el prototipo de la Krupp. Entró en producción en la fábrica de Krupp-Grusonwerke de Magdeburgo con la designación de PzKpfw IV Ausf A o SdKfz 161. También se le denominó Bataillons Führrerwagen (vehículo de mando de batallón). Este modelo estaba armado con un cañón de tubo corto de 75 mm, una ametralladora coaxial de 7,92 mm y otra ametralladora en el frontal y con una dotación de 122 proyectiles de 75 mm y 3 000 disparos para las ametralladoras. El espesor máximo de blindaje era de 20 mm en la torre y de 14,5 mm en el casco. Sólo se construyeron unos pocos en 1936-37. El siguiente modelo fue el PzKpfw IV Ausf B, que tenía mayor blindaje, motor más potente y otras mejoras menores. A lo largo de la dilatada producción del PzKpfw IV el chasis permaneció sin cambios, pero a medida que creció la amenaza de las armas contracarro se le fue añadiendo más blindaje y mejor armamento. (Otros chasis tuvieron que ser dados de baja porque no podían incorporarse los nuevos cambios que se producían en el campo de batalla). El modelo final fue el PzKpfw IV Ausf J, que apareció en marzo de 1944. La producción total fue de unos 9 000 vehículos.

El chasis fue usado también para otros vehículos más especializados, entre ellos el cazacarros Jagdpanzer IV, cañones antiaéreos autopropulsados de varios tipos, cañones autopropulsados, vehículos blindados de recuperación y carros posapuentes, por sólo nombrar algunos.

MARS. Lincs

Arriba. Granaderos Panzer avanzan a través de un maizal del Cáucaso apoyados por un PzKpfw IV en el verano de 1942.

Abajo. Desde 1943, el PzKpfw IV fue dotado con el cañón KwK 40/L48 de tubo largo y 7,5 cm de calibre que proporcionaba al carro poder de perforación contra casi cualquier blindado aliado.

El modelo más normal fue el PzKpfw IV Ausf F2, que tenía el casco y la torre de construcción en acero soldado con 60 mm de espesor en el primero y 50 mm y en la segunda. El conductor se sentaba en el lado izquierdo del frontal con el tirador/operador de radio a su derecha. El jefe de carro, el tirador y el cargador iban sentados en la torre en el centro del casco con un portillo a cada lado y una cúpula para el jefe de carro. El motor se hallaba en la trasera del caso acoplado a una transmisión manual de seis marchas hacia adelante y una hacia atrás. El armamento principal comprendía un cañón de tubo largo KwK de 75 mm con freno de boca que podía disparar varios tipos de munición como rompedora, fumígena, perforante cofiada, perforante cofiada balística y carga hueca contracarro. La primera se utilizaba en misiones de apoyo a la infantería. Una ametralladora MG34 de 7,92 mm iba montada coaxialmente a la derecha del cañón y otra similar en el frontal. Se transportaban 87 proyectiles de 75 mm y 3 192 cartuchos para las ametralladoras.

El blindaje adicional y el armamento más pesado que luego le sería instalado progresivamente le llevó a un peso final de 25 toneladas, aunque siempre conservó una respetable relación peso-potencia y gran movilidad, características que permitieron a este carro permanecer en servicio de primera línea prácticamente hasta el final del conflicto, a pesar de sus diez años de antigüedad.

Características

PzKpfw IV Ausf H

Tripulación: cinco.
Peso: 25 000 kg.
Dimensiones: longitud (con armamento) 7,02 m; longitud (casco) 5,89 m; anchura 3,29 m; altura 2,68 m.
Planta motriz: un motor de gasolina Maybach HL 120 TRN de doce cilindros y 300 hp de potencia a 300 rpm.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 38 km/h; velocidad máxima campo a través 16 km/h; alcance máximo en carretera 200 km; alcance máximo campo a través 130 km; vadeo 1 m; pendiente 60 por ciento; obstáculo vertical 0,6 m; zanja 2,20 m.
Armamento: un cañón KwK 40 L/43 de 75 mm, una ametralladora MG34 de 7,92 mm en el casco, otra del mismo tipo coaxial y otra en un afuste antiaéreo sobre la cúpula del jefe de carro; 80 disparos para el cañón y 2 700 para las ametralladoras.
Blindaje: casco, frontal 50 mm a 78 y 80.°; lateral 304mm a 90.°; trasero 20 mm a 78.°-90.°; techo 11 mm a 0.°; suelo 10 mm a 0.°; torre, frontal 50 mm a 79.°; lateral 30 mm a 64.°; trasero 30 mm a 74.°; techo 10 mm a 0.°-6.°.

Signal via Robert Hunt Library

Un grupo de mecánicos trabajan sobre el motor de un PzKpfw IV en la URSS. Puede verse el cañón de 75 mm de tubo corto que pronto quedaría desfasado contra los carros soviéticos y hubo que ser sustituido por un cañón más largo y de mayor velocidad inicial.

Panther en acción

Aparecido prematuramente durante las grandes batallas de carros de Kursk en 1943, el PzKpfw V Panther, se convirtió en uno de los mejores vehículos blindados alemanes de la segunda guerra mundial.

Imperial War Museum

El principal carro aliado, el Sherman, pasa al lado de un Panther capturado en las Ardenas. A menudo se necesitaban cinco Sherman para destruir un solo Panther y algunos de ellos caían siempre en la acción.

La primera acción importante en la que el Phanter se vió involucrado fue en la gran batalla conocida como operación «Ciudadela», lanzada por los alemanes sobre el saliente de Kursk en el Frente Oriental en julio de 1943. Se esperaba bastante del Panther en esta fase de la guerra, ya que a comienzos de ese año se había perdido la batalla de Stalingrado y con ella la vital iniciativa estratégica. Hitler tenía que encontrar algo que restaurara su prestigio y pensó que el Panther era ese algo. Incluso obligó a postergar el comienzo del ataque hasta que los nuevos Panther, virtualmente sacados de las cadenas de montaje, estuvieran listos para la acción, pero el retraso contribuyó a convertir el encuentro en desastre para las armas alemanas.

Para empezar el Ejército Rojo había supuesto acertadamente el atractivo del saliente y estaba preparado para contraatacar; disfrutó del tiempo necesario para prepararse y conocía exactamente por donde y cómo se produciría el ataque. Cuando los Panther y los también flamantes Elefant avanzaron, los soviéticos respondieron con un diluvio de artillería y armas contracarro, al tiempo que el movimiento alemán quedaba frenado por amplios campos de minas. No es sorprendente que los nuevos carros alemanes no consiguieran practicamente nada. Los ataques apenas si lograron algunas penetraciones y los intentos masivos por romper el saliente de Kursk tanto desde el norte como desde el sur resultaron totalmente infructuosos.

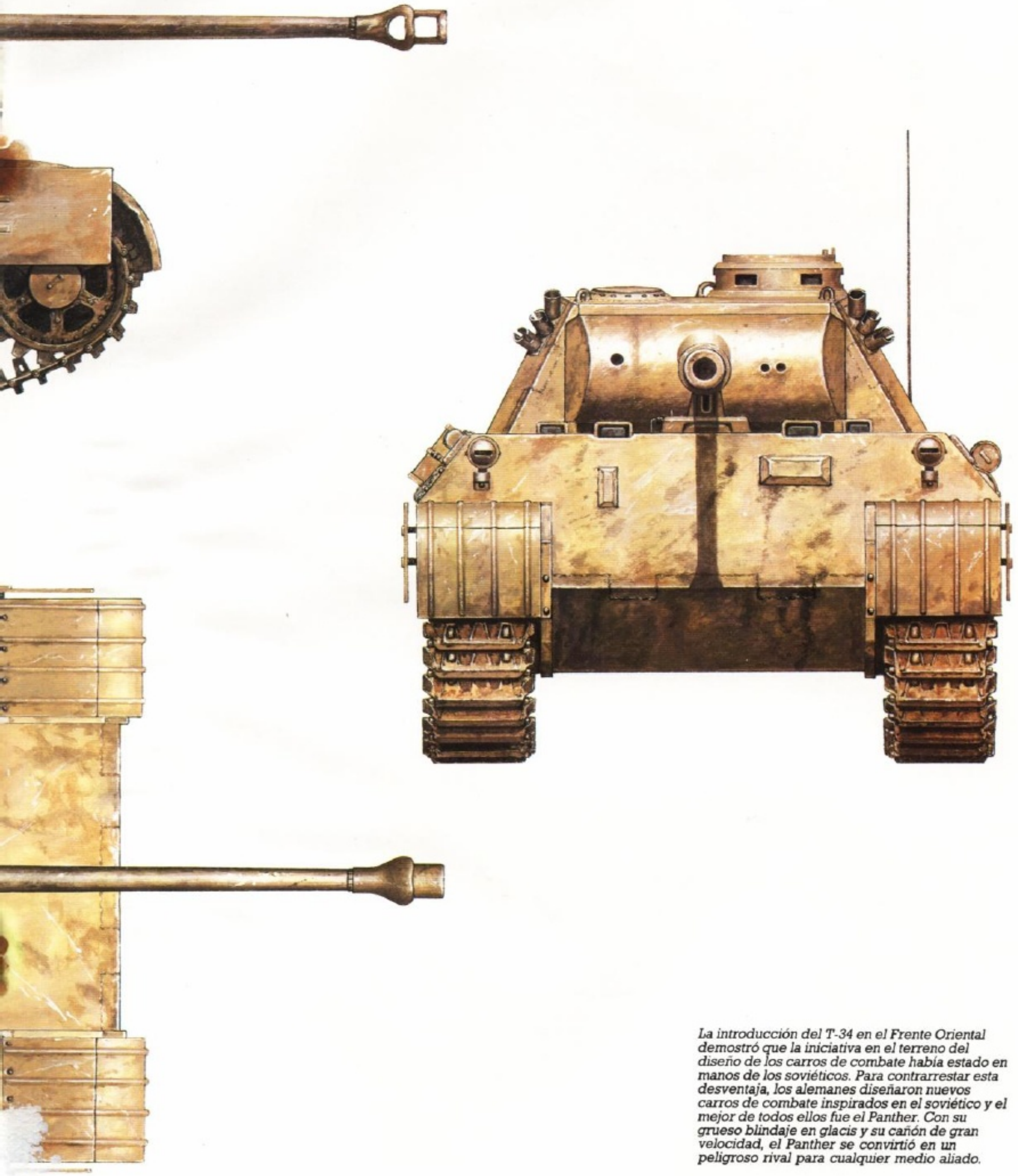
Los Panther no tuvieron un buen papel. Todavía no estaban completamente desarrollados y se encontraron numerosas fallas en combate que no pudieron ser subsanadas en el propio campo de batalla. Las tripulaciones alemanas estaban poco habituadas al nuveo carro y fueron incapaces de sacar de ellos el grado de eficiencia necesario que más tarde desarrollarían. Muchos Panther simplemente se averiaron antes de entrar en combate. Aquellos que sí lo hicieron, comprobaron enseguida que su blindaje resistía a la mayoría de los cañones que se les enfrentaban y que su cañón de 75 mm era capaz de batir a los poderosos T-34 soviéticos con letal eficacia.

Sin embargo eran demasiado pocos como para causar impacto en los soviéticos y la operación «Ciudadela» terminó en un nuevo fracaso para el Ejército alemán.

Después de Kursk, el Panther fue desarrollado rápidamente y el vehículo entró enseguida en producción con la más absoluta prioridad. Los problemas mecánicos iniciales se subsanaron gradualmente y las tripulaciones fueron aprendiendo a utilizar la formidable máquina de guerra

Panther en acción

PETER SARSON/ TONY BRYAN



La introducción del T-34 en el Frente Oriental demostró que la iniciativa en el terreno del diseño de los carros de combate había estado en manos de los soviéticos. Para contrarrestar esta desventaja, los alemanes diseñaron nuevos carros de combate inspirados en el soviético y el mejor de todos ellos fue el Panther. Con su grueso blindaje en glacis y su cañón de gran velocidad, el Panther se convirtió en un peligroso rival para cualquier medio aliado.

con los que habían sido provistos. Como regla general los nuevos Panther se incorporaron a las unidades de élite, prioritariamente a los Waffen SS sobre todo, unidades en las que se fueron concentrando los oficiales y tripulantes más experimentados del arma Panzer. Asimismo se les dotó de los mejores mecánicos disponibles porque el Panther pronto demostró que disfrutaba de un complejo sistema de mantenimiento. Con todo, algunos problemas nunca llegaron a solventarse del todo. Por ejemplo, cambiar una rueda era una tarea difícil y lenta a pesar de que había de repetirse frecuentemente, a medida que la llanta de caucho se desgastaba. El sistema de control de tiro era muy complejo para su época y requería un sinfín de operaciones de homogeneización óptica y calibración. El mismo cañón requería una constante atención: debía proporcionar una gran velocidad al proyectil para penetrar en su principal oponente, el T-34, pero al ser del calibre 70 se producían altas temperaturas internas y estas ocasionaban el rápido desgaste del ánima, lo que exigía a su vez frecuentes cambios de cañón. La instalación motriz era otra fuente de problemas que exigió toda clase de reformas tanto en las cadenas de montaje como fuera de ellas. La refrigeración del motor fue un problema que nunca terminó de solucionarse del todo, a pesar de las modificaciones del sistema de escape. Los frecuentes incendios y recalentamientos provocaron a sus tripulantes un profundo mallitar, cintalizado en el apodo de «Ronson» que aplicaron al carro. Todos estos problemas, causados por la premura con la que fue puesto en producción, no impidieron que una vez en servicio a gran escala el Panther se convirtiera en una espléndida máquina de guerra. El cañón largo de 75 mm se mostró capaz de retar a los T-34 e incluso a los pesados JS-2 a gran distancia y a corta distancia, las ametralladoras de 7,92 mm de la torre y el glacis podían resguardarlo de la infantería. La protección proporcionada por las grandes chapas del blindaje podían deflectar casi todo menos los proyectiles perforantes de mayor calibre e incluso estos consiguieron pocos resultados hasta que los Aliados comenzaron a utilizar los cohetes con ojivas perforantes, lanzados desde aviones, que incluso podían poner fuera de combate al Tiger, más pesado aún.

Gradualmente la utilización del Panther se fue encaminando, al menos en teoría, a la sustitución de los omnipresentes PzKpfw IV. El plan era que a finales de 1944 al menos un Abteilung (batallón) de cada regimiento Panzer de tres Abteilung debía ser equipado con Panther (los dos restantes seguirían dotados con PzKpfw IV). Este Abteilung podía tener una plana mayor de la compañía con al menos ocho Panther, tres de ellos vehículos Befehlspanther con extensas instalaciones de radio. Habría cuatro compañías en el Abteilung, cada una con 17 Panther, lo que totalizaba 76 Panther en el regimiento completo.

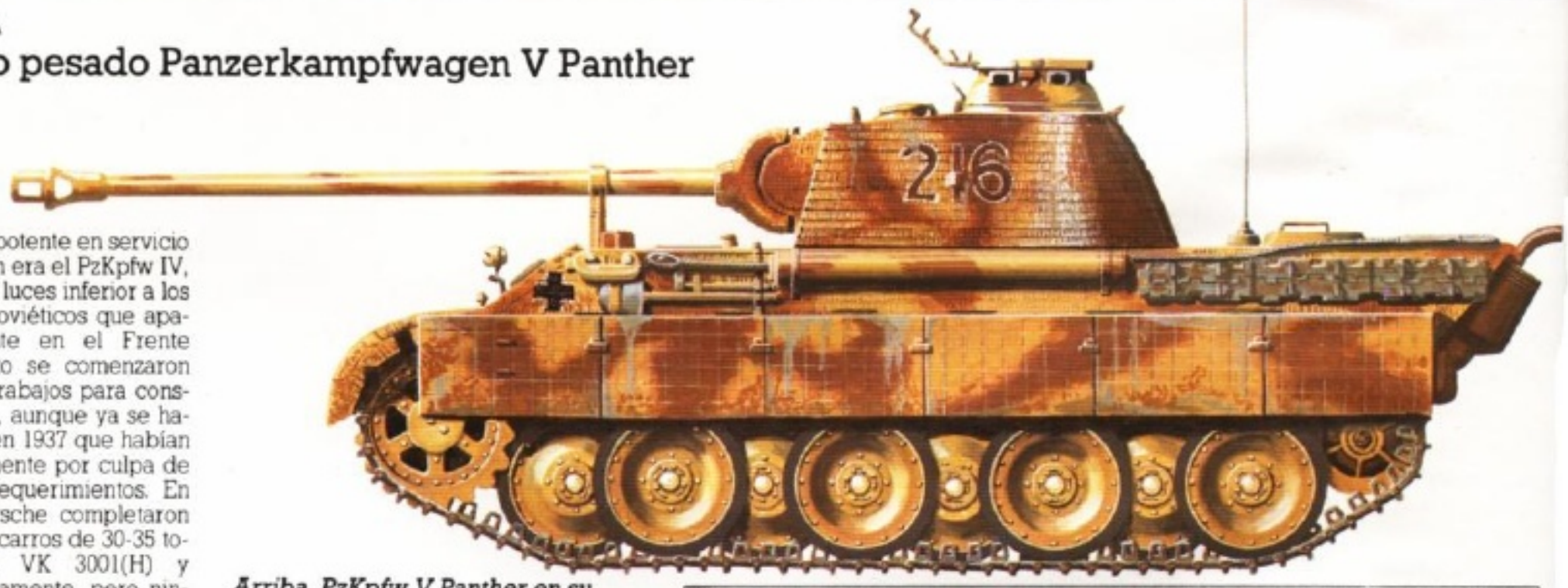
En la práctica esta organización rara vez se consiguió. Las fábricas simplemente no daban abasto al número de carros que se pedían y una vez en combate entre los averiados y los que estaban en mantenimiento el número total descendía considerablemente. Los daños en combate también contribuían a reducir el número. Asimismo la demanda de variantes especializadas restaba también unidades al frente. La más importante de estas variantes fue el Jagdpanther, un magnífico carro cazacarros que montaba un cañón Pak 43 de 88 mm en una superestructura fija chapada. Otra variante fue el vehículo grúa Bergepanther. Algunas torres fueron sacadas de las cadenas de montaje para realizar Panzerstellung, es decir torres de Panther montadas en instalaciones fijas que se utilizaron como defensas costeras.

Orbis Publishing

Carros Panther se preparan para atacar las playas de Normandía. Estos vehículos fueron presa de los ataques de las fuerzas aéreas aliadas y sufrieron enormes pérdidas mientras se desplazaban durante el día.

ALEMANIA

Carro pesado Panzerkampfwagen V Panther



En 1941 el carro más potente en servicio con el Ejército alemán era el PzKpfw IV, que resultaba a todas luces inferior a los nuevos carros T-34 soviéticos que aparecieron aisladamente en el Frente Oriental. Por lo tanto se comenzaron aceleradamente los trabajos para construir un carro pesado, aunque ya se habían hecho estudios en 1937 que habían avanzado muy lentamente por culpa de los cambios en los requerimientos. En 1941 Henschel y Porsche completaron sendos prototipos de carros de 30-35 toneladas designados VK 3001(H) y VK 3001(P) respectivamente, pero ninguno entró en producción y posteriores desarrollos terminarían en la creación del Tiger (VK 4501). A finales de 1941 se emitió un nuevo requerimiento evidentemente inspirado en el T34 en solicitud de un nuevo carro con cañón de tubo largo de 75 mm, blindaje inclinado para la máxima protección dentro de los límites de peso del vehículo y ruedas mayores para mejor movilidad. Para cumplir este requerimiento Daimler-Benz presentó el VK 3002(DB) mientras que MAN presentó el VK 3002 (MAN). El primer diseño era una copia virtual del T-34, pero se adoptó el diseño de MAN. Los primeros prototipos del nuevo carro llamado Panzerkampfwagen V Panther (SdKfz 171) se terminaron en septiembre de 1942 y los primeros de serie salieron de la factoría de MAN dos meses

Arriba. PzKpfw V Panther en su última versión. Se le han añadido faldones para proteger las ruedas y las cadenas de repuesto se utilizaban como blindaje auxiliar. El carro estaba cubierto por una pasta especial antimagnética, para protegerlo contra las cargas magnéticas, denominada Zimmerit.

Derecha. El Panther, quizás el mejor carro de combate alemán, se hallaba obstaculizado por su complejidad. Se construyeron unos 4 800, cifra baja si se le compara con los más de 11 000 T-34 construidos en la URSS sólo en 1944.

RAC Museum

más tarde. Al mismo tiempo la Daimler-Benz comenzó también a producir el Panther y en 1943 Henschel y Niedersachen se unieron también al programa junto a centenares de subcontratistas. Se planeaba producir unos 600 Panther por mes, pero los bombardeos aliados rebajaron esta cifra a menos de 330 por mes. A comienzos de 1945 se habían construido unos 4 800 Panther.

El Panther entró en producción sin llevarse a cabo apenas pruebas y pronto aparecieron numerosos defectos. De hecho, en sus comienzos se perdieron más carros por defectos mecánicos que por acción del enemigo y por lo tanto decreció rápidamente la confianza en ellos de sus tripulaciones. El vehículo entró en combate por primera vez durante julio de 1943 en la batalla de Kursk y a partir de entonces se le vió en todos los frentes. Una vez que fueron subsanados parcialmente los problemas mecánicos, volvió a gozar de la confianza de sus tripulantes. El Panther fue sin lugar a dudas el mejor carro de combate alemán de la segunda guerra mundial.

Los primeros modelos fueron del tipo PzKpfw V Ausf A y eran vehículos de preserie, el Ausf B y Ausf C nunca fueron producidos en serie. Los últimos modelos fueron PzKpfw V Ausf D, seguidos por ciertas razones por Ausf A, que fue usado ampliamente en Normandía y finalmente por el PzKpfw V Ausf G. Variantes del Panther fueron un vehículo de observación (Beobachtungspanzer Panther), un vehículo de recuperación, el carro cazacarros Jagdpanther y un vehículo de mando (Befehlspanzer Panther), mientras que algunos fueron camuflados para parecerse a los cazacarros estadounidenses M10 durante la Batalla de las Ardenas.

El armamento principal del Panther era un cañón de tubo largo de 75 mm con 79 proyectiles a bordo. Montada coaxialmente iba una ametralladora MG34 de 7,92 mm, mientras que otra ametralladora similar se situaba en el frontal y otra sobre la torre para defensa antiaérea.

Keystone Press Agency

Los vehículos alemanes no pudieron detener la avalancha aliada tras la invasión de Europa. En la foto, un Panther arde tras ser alcanzado por un cañón contracarro británico.

Características
PzKpfw V Panther Ausf A
Tripulación: cuatro (jefe de carro, tirador, cargador, conductor).
Dimensiones: longitud (con el cañón) 8,86 m; longitud (casco) 6,88 m; anchura 3,43 m; altura 3,10 m.
Planta motriz: un motor diesel Maybach HL 230 P 30 de doce cilindros y 700 hp de potencia.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 46 km/h; alcance máximo en carretera 177 km; vadeo 1,70; pendiente 60 por ciento; obstáculo vertical 0,91 m; zanja 1,91 m.
Armamento: (ver texto).

ALEMANIA

Carro pesado Panzerkampfwagen VI Tiger

Con su pesado blindaje y con el potente cañón antiaéreo de 88 mm, el PzKpfw VI Tiger puede considerarse un diseño excepcional. No era una máquina muy ágil pero podía dominar el campo de batalla.

En fecha tan temprana como 1938 ya se había previsto que el PzKpfw IV tendría que ser remplazado por un diseño más avanzado en el futuro. Se construyeron varios prototipos por diversas compañías alemanas pero ninguno llegó a entrar en producción. En 1941 se cursó un pedido a la Henschel por un carro de 36 toneladas, llamado VK 3601, con una velocidad máxima de 40 km/h, buen blindaje y un potente cañón. Se construyó un prototipo de este carro pero los trabajos se paralizaron cuando se emitió un nuevo requerimiento oficial en mayo de 1941 que exigía un carro de 45 toneladas denominado VK 4501. Debía ser armado con el pavoroso cañón antiaéreo-contracarro de 88 mm, que era por entonces el azote de los ejércitos europeos. Se requería que el prototipo estuviera dispuesto para las pruebas en el siguiente cumpleaños de Hitler, el 20 de abril de 1942. Como quedaba poco tiempo, Henschel incorporó ideas del VK 3601 y del VK 3001(H). El producto final fue el VK 4501(H). Porsche también presentó su propio diseño, el VK 4501 (Porsche), para este mismo requerimiento. Ambos prototipos fueron terminados a tiempo de presentarse el día del cumpleaños de Hitler y en agosto de 1942 resultó elegido el modelo de Henschel para fabricación en serie bajo la denominación oficial de PzKpfw VI Tiger Ausf E (Sdkfz 181).

El Tiger estuvo en producción desde agosto de 1942 hasta agosto de 1944, con un total de 1 350 unidades. Le sucedió en producción el Königs Tiger o Tiger II. Como durante las pruebas se detectaron algunos fallos en los VK 4501(H) se adquirió un lote de 90 VK 4501(P) que luego serían completados como destructores de carros o cazacarros Panzerjäger Tiger (P) Ferdinand (Sdkfz 184) con cañones de 88 mm. El nombre provenía de su diseñador el Dr. Ferdinand Porsche.

Hubo tres variantes del Tiger, el carro de mando Tiger (Befehlspanzer Tiger) que era el carro básico sin su armamento principal, pero con un cabestrante sin grúa y el Sturmtiger, con una nueva superestructura dotada de un lanzador de cohetes Tipo 61 de 38 cm con un giro horizontal limitado (sólo se construyeron diez unidades).

En esos momentos el diseño del Tiger era excepcional, con un potente cañón y un buen blindaje, pero era algo complicado y por tanto difícil de producir. Una de sus mayores desventajas eran sus ruedas solapadas de suspensión tipo Christie que se atascaban fácilmente con las piedras y el barro. En el Frente Oriental, tal defecto era con frecuencia desastre ya que durante las noches invernales el barro se helaba y el carro de combate quedaba inmovilizado, a menudo, al mismo tiempo que atacaban los soviéticos. Cuando el vehículo viajaba por carretera se le instalaban unas cadenas de 51,5 cm mientras que cuando lo hacía campo a través llevaba una de 71,5 cm, que le proporcionaba una menor presión sobre el suelo y mejoraba su tracción.

El armamento principal consistía en un cañón KwK 36 de 88 mm con una ametralladora coaxial MG 34 de 7,92 mm y otra del mismo tipo y calibre montada sobre afuste esférico en la parte derecha del frontal del casco. Como dotación transportaba 84 proyectiles de 88 mm y 5 850 cartuchos para las ametralladoras.

Imperial War Museum

El Tiger entró en combate por primera vez en Tunicia contra el Ejército británico y desde entonces se le vió en todos los frentes.

Carros Tiger de la SS vivaquean en el Paso de Brennero mientras vigilan la frontera italiana con Austria. Por esta época los Aliados habían desembarcado en Italia y Mussolini había sido derrotado.

Características
PzKpfw VI Tiger Ausf E
Tripulación: cinco.
Peso: 55 000 kg.
Dimensiones: longitud (con el cañón) 8,24 m; longitud (casco) 6,20 m; anchura 3,73 m; altura 2,86 m.
Planta motriz: un motor de gasolina Maybach HL 230 P 45 de doce cilindros y 700 hp.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 38 km/h; alcance máximo en carretera 100 km; vadeo 1,2 m; pendiente 60 por ciento; obstáculo vertical 0,79 m; zanja 1,8 m.
Armamento: un cañón KwK 36 L/56 de 88 mm y dos ametralladoras MG34 de 7,92 mm, una coaxial y otra en el casco.

As de Tiger

Algunos de los carristas que se enfrentaron a los Aliados en Normandía eran endurecidos profesionales con experiencia en los sangrientos combates del Frente Oriental, pero ninguno de ellos resultó más hábil que Michael Wittmann.

La habilidad y reputación de Michael Wittman se incrementó durante el mismo período en el que los Panzer alemanes crecieron en tamaño y poderío. Se alistó en el Ejército alemán en 1934, al mismo tiempo que se formaba la primera unidad de Panzer, aunque al principio sirvió en infantería. En 1937 fue trasladado al Leibstandarte SS Adolf Hitler y en 1939 era jefe de un vehículo blindado durante la campaña en Polonia y luego en Francia. En 1941 fue transferido a una unidad de cañones de asalto Geschutz III que operaba en los Balcanes, siempre en las Waffen SS, y después se vio involucrado en los primeros avances sobre la Unión Soviética. En el frente del Este comenzó a mostrar sus habilidades ya que, incluso con un cañón de asalto, Wittmann fue capaz de destruir carros de combate soviéticos.

Tras ser herido dos veces y ganar la cruz de hierro, Wittmann fue enviado para ser entrenado como oficial al SS-Junkerschule en Bad Tölz. En su nuevo destino consiguió uno de los nuevos Tiger I del Leibstandarte SS-Panzer Regimiento 1. En el Frente Oriental demostró su excelente capacidad táctica en los combates entre blindados al destruir un abultado número de carros soviéticos, gracias al cañón KwK 36 de 88 mm y a pesar de la falta de movilidad típica del enorme Tiger, superada mediante las tácticas y apropiadas y el correcto posicionado. Wittmann poseía ya a principios de 1944 un palmarés de no menos de 117 victorias. En esta época era objeto de una fama comparable a la de los aviadores de la Gran Guerra, tras haber sido galardonado con las más altas condecoraciones alemanas.

En abril de 1944, Wittman fue destinado como jefe de una compañía del SS-Panzer Abteilung 101, una unidad considerada entre las fuerzas de élite de Panzer que también utilizaba Tiger I. En junio de ese año esta unidad se encontraba próxima a Normandía durante los desembarcos de la operación «Overlord» y se les ordenó que avanzaran hacia la zona. Hubieron de desplazarse desde su base, cerca de Beauvais, bajo los constantes ataques de las fuerzas aéreas aliadas y algunos de los Tiger se quedaron en el camino. La destrucción de puentes y otros obstáculos dificultaron la llegada de la unidad de Wittmann al área de combate hasta el 11 de junio, cinco días después de los desembarcos y el día 12 llegaban a las cercanías del pueblo de Villers-Bocage. A la mañana siguiente, Wittmann se lanzó al ataque en una acción que ha pasado a los anales de la leyenda de los Panzer.

El 13 de junio, la 7.ª División Acorazada británica avanzaba hacia Villiers-Bocage en un intento de tomar el área ocupada por los Panzer Lehr División, mediante un ataque por el flanco. Por pura casualidad, Wittmann se hallaba emplazando justamente en mitad del proyectado camino de la 7.ª División Acorazada de la 22.ª Brigada Acorazada. Al frente de esta brigada se hallaba el 3.º County of London Yeomanry que tenían la misión de asegurar el vital nudo de comunicaciones de Villers-Bocage.

Los tiradores de élite fueron enviados al pueblo sin el adecuado reconocimiento previo. La avanzadilla de cuatro carros Cromwell avanzó hacia el pueblo y fue localizada por la pequeña unidad de Wittmann compuesta por cuatro Tiger y un PzKpfw IV. En pocos minutos tres de los Comet quedaron fuera de combate y Wittmann avanzó a través de ellos. Pronto se topó con los carros de combate aliados de cabeza y la columna de vehículos que se acercaba desde la carretera de Caumont. Tuvo un breve encuentro con un Sherman Firefly que le disparó alcanzándole de lleno con su cañón de 17 libras, pero la gruesa coraza del Tiger soportó sin consecuencias el impacto directo aunque tal amenaza le obligó a retroceder. En su retirada, Wittmann destruyó al único Comet que quedaba del primer encuentro y después se dirigió a reavituallarse de combustible y municiones.

Pero para entonces, Wittmann ya se había hecho una idea del potencial de las fuerzas enemigas y se movió hacia el flanco del puñado de carros Sherman. Pudo ir destruyéndolos uno a uno paulatinamente. Algunos de estos Sherman eran Firefly, los únicos capaces de perforar el blindaje de los Tiger I. Una vez que Wittmann los puso fuera de combate, el resto de la formación británica, armada únicamente con cañones cortos de 75 mm fue incapaz de inflingir daño alguno al Tiger y fueron cayendo ante el fuego de 88 mm del alemán.

Wittmann ya se había dado cuenta de que estos Sherman formaban parte de una columna que se extendía hasta un lugar señalado en sus mapas como Punto 213. Esta carretera era estrecha y limitada a ambos lados por setos. Destruyó un semioruga al final de esta carretara, consiguiendo embotellar a la columna de camiones, semiorugas y transportes de tropas, a los que fue destruyendo mediante el simple hecho de ir avanzando a lo largo de la cuneta disparando a un vehículo detrás de otro. Las tripulaciones intentaban escapar, pero eran ametralladas por el Tiger. La destrucción y la carnicería fue considerable, pero Wittmann se dio pronto cuenta que había llevado las cosas excesivamente lejos. Con la columna destruida retrocedió hacia Villers-Bocage junto con el resto de su unidad, sólo para caer en una emboscada preparada por los carros reorganizados de la columna que había atacado a la salida del pueblo. Wittmann cayó directamente en la emboscada y en el combate su Tiger fue alcanzado de lleno y se incendió. Hubo de abandonarlo, y sobrevivió a la acción. Había destruido casi el sólo a la columna británica y detenido durante un período de tiempo vital el avance de toda la 7.ª División Acorazada.

Después conseguiria más condecoraciones y ascensos pero tenía sus días contados, ya que el terreno de Normandía impedía utilizar la potencia de fuego a largo alcance de los Tiger y los carros de combate aliados desembarcaban a centenares. El 8 de agosto su unidad entró en combate cerca de la población de Cintheaux contra una numerosa formación de Sherman de la 4.ª División Acorazada canadiense. Aunque los Tiger fueron capaces de abrir fuego a gran distancia, los carros aliados la fueron acortando y Wittmann se vio atrapado por el fuego de al menos cinco Sherman: uno de ellos finalmente fue capaz de alcanzarle en una zona vital y lo destruyó. No hubo supervivientes en esta ocasión.

Cuando murió tenía acreditados la destrucción de 138 carros de combate y 132 cañones contracarros. Todo ello en menos de dos años. Realmente Michael Wittmann fue un *as* de Tiger.

Imperial War Museum

Corte esquemático del Tiger PzKpfw VI Ausf E

1 Cañón 8.8 cm Kw K36 L/56
2 Ametralladora MG34 de 7,92 mm coáxial armamento principal, disparada pie tirador
3 Ametralladora MG34 7,92 mm
4 Munición 7,92 mm ametralladora
5 Lanzabotes fumígenos

La única forma de destruir al impresionante Tiger era desde muy cerca. Desafortunadamente, el cañón de 88 mm del carro hacía esta operación extremadamente difícil.

Invulnerable a cualquier proyectil disparado por la columna británica, el Obersturmführer Wittmann la cruzó con su Tiger, mientras destruía hombres y equipo con total impunidad.

John B Rickyard

6 Escotilla escape
7 Asiento jefe carro
8 Volante puntería dirección jefe carro
9 Portillo pistola
10 Engranajes giro torre
11 Escudo jefe carro
12 Volante puntería dirección tirador
13 Volante elevación tirador
14 Asiento tirador
15 Pedal disparo ametralladora
16 Telescopio binocular
17 Sistema purificación aire -Feifel-
18 Motor gasolina 12 cilindros V Maibach HL210 p45 refrigerado agua
19 Equipo radio GuG5
20 Cajas munición 8.8 cm
21 Pedal mando hidráulico giro torre
22 Unidad giro hidráulico
23 Tambor frenos disco
24 Dirección
25 Volante dirección
26 Caja cambios: ocho delante, cuatro marcha atrás
27 Asiento conductor
28 Freno mano
29 Acelerador
30 Pedal freno
31 Embrague
32 Amortiguador
33 Suspensión barra torsión
34 Ruedas bogie solapadas
35 Cúpula jefe carro
36 Palanca embrague ventilador
37 Válvula control toma aire
38 Cebador gasolina
39 Toma gasolina
40 Munición 7,92 mm ametralladora

ALEMANIA

Carro pesado Panzerkampfwagen VI Tiger II

Poco tiempo después de la entrada en producción del Tiger, se tomó la decisión de realizar una versión mejor armada y blindada, especialmente para contrarrestar cualquier carro pesado que pudieran fabricar los soviéticos. De nuevo Henschel y Porsche prepararon nuevos diseños. Porsche presentó un carro basado en el anterior VK 4501 armado con un cañón de 15 cm. Fue rechazado en favor de un nuevo diseño con una torre con cañón de 88 mm, que también fue cancelado enseguida porque su torre de transmisión eléctrica utilizaba demasiado cobre, que en esa época ya resultaba escaso. Sin embargo, como ya había algunas torres terminadas, se instalaron en los primeros carros producidos por Henschel. El diseño VK 4503(H) de Henschel se terminó en octubre de 1943, al decidirse apresuradamente utilizar algunos componentes del proyectado Panther II.

La producción del Tiger II, o mejor del Panzerkampfwagen VI Tiger II Ausf B (SdKfz 182), comenzó a realizarse a partir de diciembre de 1943 en Kassel y los 50 primeros se completaron con las torres Porsche. Los restantes, hasta un total de 485, llevaron la torre Henschel.

El Tiger II entró en combate en el Frente Oriental en mayo de 1944 y en el Occidental en Normandía en agosto de ese mismo año.

Los Aliados le llamaron Royal Tiger o King Tiger (Rey Tigre) mientras los alemanes le llamaban Königstiger.

En muchos aspectos, el Tiger II era distribución similar al Panther y estaba propulsado por el mismo motor de las últimas versiones de Panther, hecho que le ocasionaba una relación peso/potencia más baja; resultaba así bastante más lento y menos móvil que el Panther. Su blindaje le proporcionaba protección casi completa contra la mayoría de los cañones de los carros aliados, pero su enorme masa le hacía muy difícil la maniobrabilidad en el campo de batalla. Muchos fueron abandonados o destruidos por sus propias tripulaciones cuando se quedaron sin combustible o no se disponía de nuevos suministros.

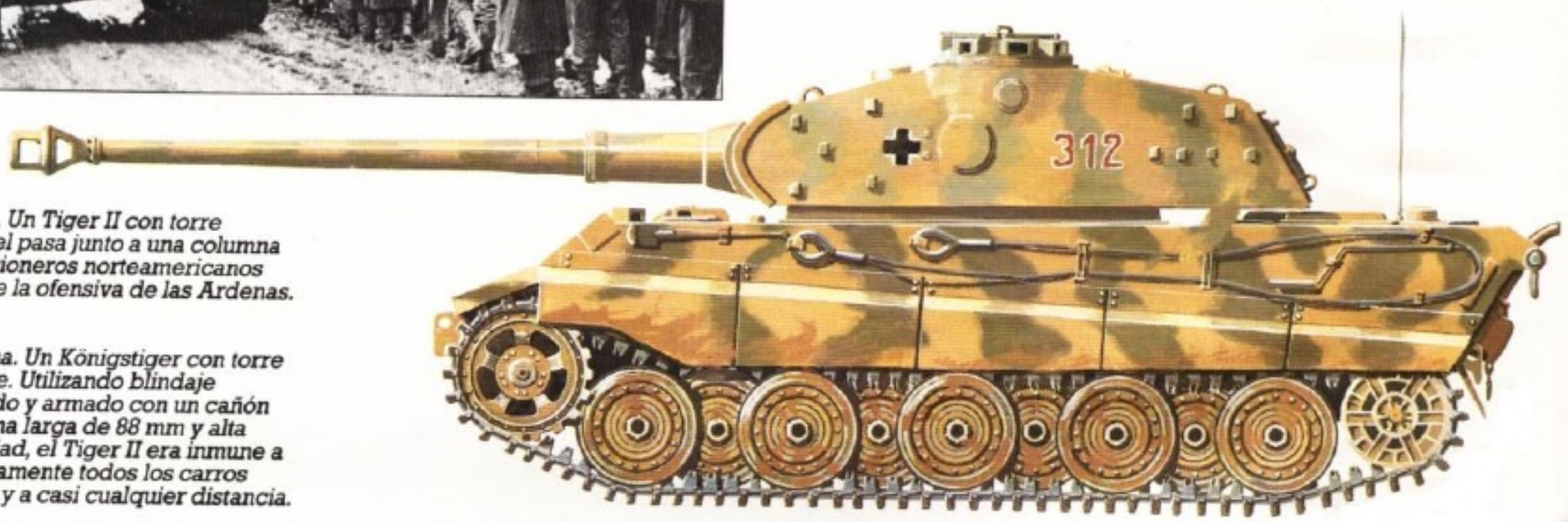
El casco del Tiger II era de construcción soldada en su totalidad con un espesor máximo de 150 mm en su frontal. El conductor iba sentado en la parte izquierda del frontal con el ametrallador/radio a su derecha. La torre también era de acero soldado con un espesor máximo de 100 mm y acomodaba al jefe de carro y al tirador en la izquierda y al cargador en la derecha. El motor iba instalado en la parte trasera. El armamento principal era un cañón KwK 43 de tubo largo y 88 mm que podía disparar munición perforante y de alto explosivo (HE), la primera con mayor velocidad inicial que la equivalente disparada por el Tiger. Montaba una ametralladora MG 34 coaxial al cañón y otra ametralladora en el frontal. Como dotación llevaba 84 proyectiles de 88 mm y 5 850 cartuchos para las ametralladoras de 7,92 mm.

El chasis del Tiger II también fue utilizado para el Jagdtiger B, que estaba armado con un cañón de 128 mm en una nueva superestructura con limitado giro horizontal. Al final de la guerra sólo se habían construido 48 de estos poderosos carros cazacarros.

Características

PzKpfw VI Tiger II Ausf B
Tripulación: cinco.
Peso: 69 700 kg.
Dimensiones: longitud (incluído el cañón) 10,26 m; longitud (casco) 7,26 m; anchura 3,75 m; altura 3,09 m.
Planta motriz: un motor Maybach HL 230 P 30 de doce cilindros y 700 hp de potencia a 2 600 rpm.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 38 km/h; velocidad máxima campo a través 17 km/h; alcance máximo en carretera 110 km; alcance máximo cuerpo a través 85 km; vadeo 1,6 m; pendiente 60 por ciento; obstáculo vertical 0,85 m; zanja 2,50 m.
Armamento: un cañón KwK 43 L/71 de 88 cm y tres ametralladoras MG34 de 7,92 mm; orientación en acimut 360.°, de accionamiento manual o asistido.

Imperial War Museum



Arriba. Un Tiger II con torre Henshel pasa junto a una columna de prisioneros norteamericanos durante la ofensiva de las Ardenas.

Derecha. Un Königstiger con torre Porsche. Utilizando blindaje inclinado y armado con un cañón de ánima larga de 88 mm y alta velocidad, el Tiger II era inmune a practicamente todos los carros aliados y a casi cualquier distancia.

ITALIA

Carro ligero Fiat L 6/40

En los años treinta Fiat Ansaldo construyó un carro para exportación con el chasis del carro ligero L3, a su vez un desarrollo del británico Carden Lloyd Mark VI. El primer prototipo estaba armado con dos ametralladoras en la torre y un cañón de 37 mm en un lateral. Fue seguido por varios modelos con cañón de 37 mm en la torre y una ametralladora coaxial y otro con dos ametralladoras de 8 mm en la torre. La versión de serie, denominada Carro Armato L 6/40, se empezó a fabricar en 1939 y estaba armado con un cañón Breda Modelo 35 de 20 mm y una ametralladora Breda Modelo 38 de 8 mm. Llevaba 296 proyectiles de 20 mm y 1 560 cartuchos de 8 mm. Cuando entró en servicio el L 6/40 era el equivalente del PzKpfw II alemán y fue utilizado por las unidades de reconocimiento y divisiones de caballería. Se construyó un total de 283 vehículos y fue utilizado en Italia, el Norte de África y en el Frente soviético. El L 6/40 continuó en servicio con la milicia tras la guerra y fueron finalmente dados de baja a principios de los cincuenta.

El casco era de construcción remachada que variaba en espesor desde un mínimo de 6 mm a un máximo de 30 mm. El conductor iba sentado en la derecha del frontal, la torre en el centro y el motor detrás. La torre era accionada manualmente y tenía un giro horizontal de 360°; su cañón podía elevarse desde – 12° a + 20°. El jefe de carro también actuaba como tirador/cargador y podía entrar en el vehículo tanto por el portillo de la torre como por una portezuela en un lateral del casco. La suspensión consistia en dos *bogies* cada uno con dos ruedas, con la rueda tractora delante y la tensora detrás, además de tres rodillos de vuelta.

También hubo una versión lanzallamas del L 6/40 al que se le remplazó el cañón de 20 mm por un lanzallamas con 200 litros de líquido inflamable. El modelo de mando disponía de equipos de comunicaciones y torre sin techo. Algunos L 6/40 se completaron como cañones autopropulsados contracarro Semovente L40 47/32, que eran L 6/40 con la torre sustituida por un cañón contracarro de 47 mm montado sobre el casco, a la izquierda del conductor. Tenía la misma elevación que el cañón de 20 mm con un giro horizontal de 27°; llevaba 70 proyectiles. Además de las conversiones del L 6/40 se construyeron improvisadamente unos 300 vehículos que prestarían servicio en Italia, Norte de África y la URSS.

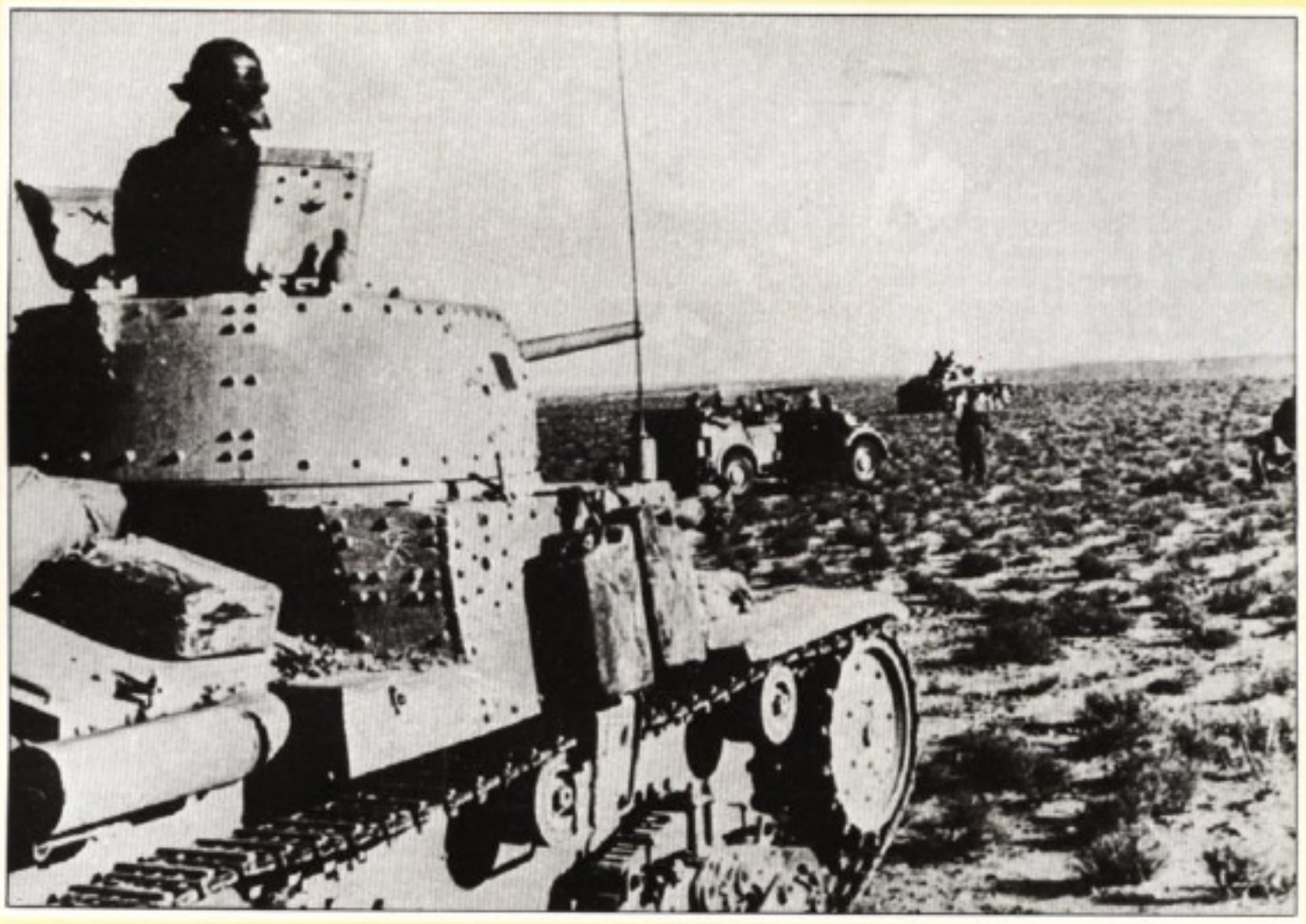
También se construyó una versión de mando con el mismo chasis y el armamento sustituido por una ametralladora Breda de 8 mm con tubo simulado para

Un carro ligero L6/40 destruido en el desierto es inspeccionado por soldados australianos. A pesar de su poca eficacia en acción, el L6/40 combatió en el Norte de África, en la URSS y en Italia.

Imperial War Museum

Rommel en Gazala

Tras las derrotas italianas del Norte de África, Hitler envió con contingente para ayudar al Duce. La pequeña fuerza acorazada del Afrika Korps llegó a Tunicia al mando de Erwin Rommel.



MARS. Lincs

Un M 13/40 y un PzKpfw III del Afrika Korps marchan hacia Gazala. Gran parte de las fuerzas de Rommel eran de procedencia italiana.

Rommel se hizo con su fama ya en octubre de 1917 al llevar a cabo una osada incursión de infantería en el frente italiano marcada con la misma audacia que demostrarían posteriormente con sus penetraciones profundas detrás del frente cuando se hizo oficial del cuerpo Panzer. Su participación en la caída de Francia en 1940 se caracterizó por una incursión de penetración de sus carros de combate sobre la retaguardia francesa cerca de Avesnes y el avance posterior hacia las costas del Canal. En 1941 se encontraba en el Norte de África y llevó a cabo una serie de operaciones con blindados que constantemente derrotaban a fuerzas superiores británicas o de la Commonwealth, incapaces de adaptarse a las tácticas de la guerra de blindados llevada a cabo por Rommel.

En mayo de 1942 Rommel había aprendido ya que la guerra de blindados en el desierto implicaba una serie de nuevas reglas. En espacios abiertos tanto la movilidad como la potencia de fuego adquieren nuevos significados. En el desierto siempre hay un flanco por el que girar y la guerra de posiciones carece de sentido ya que las fuerzas móviles siempre pueden girar y atacar desde cualquier punto.

Hacia mayo de 1942 Rommel estaba dispuesto a iniciar una acción que se convertiría en un ejemplo clásico de guerra de estas características. Disponía de un total de 561 carros de combate (333 alemanes y 228 italianos) que debían enfrentarse a una fuerza superior de más de 900 carros británicos y numerosos cañones contracarro. Sin embargo Rommel también gozaba de algunas ventajas. Una de ellas era que las fuerzas de carros de combate británicas se habían dispersado en pequeños núcleos y otra era que la Luftwaffe disfrutaba de la superioridad aérea local en número, circunstancia que aprovecharía Rommel en los días siguientes. Los británicos estaban emplazados en una extensa línea defensiva al sur de Gazala, bien protegida por amplios campos de minas y fortines. Esperaban el ataque de Rommel y no se equivocaron.

El plan de ataque alemán era simple y clásico. Gracias a la relativa inmovilidad de la infantería italiana Rommel fijaría a los británicos en sus líneas y podría mover sus principales fuerzas de ataque hacia el sur. El ataque lo realizó la División de choque Ariete italiana, y el grueso del Afrika Korps, formado por las Panzer Division n.os 15 y 23 y la 90.ª División Ligera. Estas unidades se movieron hacia el sur cerca del límite de las líneas de defensa británicas y las sobrepasaron luego hacia el norte mientras la División Trieste italiana realizaba un ataque frontal sobre la zona sur de las líneas. En pocas horas, las fuerzas de Rommel se hallaban en la retaguardia de las estáticas líneas británicas y comenzaron a avanzar hacia Knightsbridge Box, un área que se convertiría en el punto focal de la batalla de Gazala.

Tan pronto como los británicos se percataron del movimiento de Rommel, comenzaron a realizar una serie de prolongados contraataques de blindados contra los atacantes. Pero mientras las unidades italianas y alemanas operaban como formaciones compactas bajo un mando central, los ataques de los carros de combate británicos se realizaban con unidades fragmentadas que actuaban bajo diversos mandos tácticos distintos. Muchos de estos contraataques se realizaron a la manera tradicional de la caballería británica, mediante líneas de carros que cargaban contra los alemanes quienes los destruían a medida que avanzaban mediante un adecuudo empleo coordinado de los cañones, de los carros y las piezas contracarro, entre los que se incluían algunos cañones antiaéreos de 37 y 88 mm que acompañaban a los Panzer. Estos tanques fragmentarios, entre ellos varios con los nuevos carros Grant con cañón de 75 mm, llegados desde Gran Bretaña, consiguieron algunos éxitos y gradualmente las fuerzas de Rommel fueron disminuyendo en cantidad y efectividad a medida que se agotaban los suministros de combustibles y municiones. Rommel tuvo que salvar la situación al enviar una columna de suministros a través de los campos de minas y las líneas enemigas en la noche del 29 de mayo.

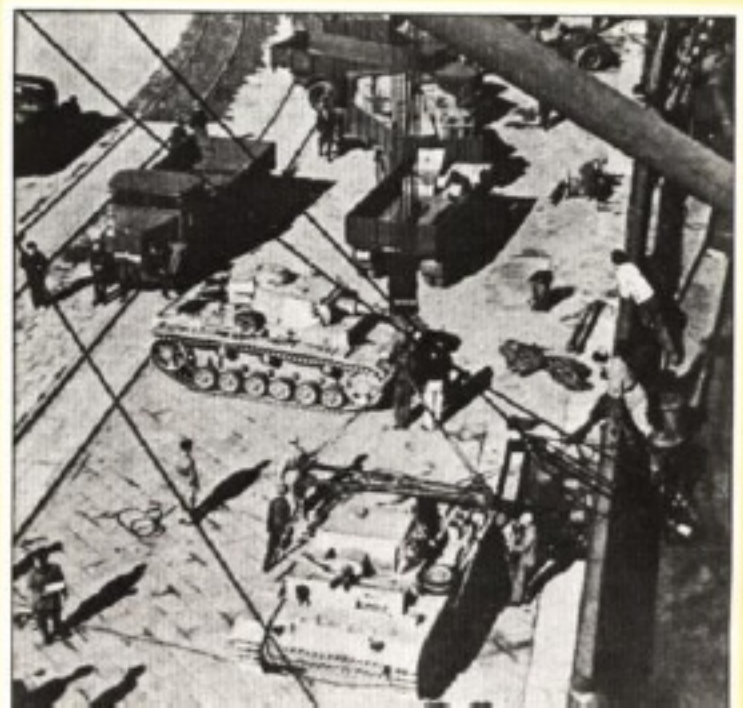
Ataque y contraataque

Las batallas por Gazala siguieron durante dos semanas en una serie de ataques y contraataques que gradualmente amenazaban con llevar a ambos lados a la extenuación. Como regla general, los alemanes e italianos fueron capaces de mantener la iniciativa al poder atacar el punto que deseaban y tener siempre la posibilidad de retirarse hacia el sur si las cosas iban mal. Los británicos y las tropas de la Commonwealth permanecían generalmente estáticas o se retiraban a sus bases de suministros de El Aden y Tobruk. De vez en cuando se realizaban asaltos contra la línea principal al sur de Gazala. A mediados de junio las líneas de suministros de Rommel se hallaba en estado precario y sus blindados tenían que proveerse de los capturados al enemigo.

El 20 de junio los alemanes se aproximaron al perímetro de las defensas de Tobruk. Tobruk es uno de los pocos puertos del Norte de África y la caída en manos alemanas de este puerto podría suponer la posibilidad de la llegada de nuevos suministros para el Afrika Korps que hasta entonces tenían que venir desde Tripoli. Las tropas británicas lucharon fieramente, pero operando desde posiciones defensivas estáticas, y una vez que los alemanes pasaron a través del perímetro en una típica táctica de *Blitzkrieg* y arrollaron las defensas capturando en masa a más de 30 000 prisioneros y enormes cantidades de suministros y equipo. Estos suministros fueron rápidamente aprovechados por los alemanes en las campañas siguientes.

La caída de Tobruk tuvo un fuerte impacto en la moral de los Aliados, pero las batallas de Gazala/Tobruk tuvieron un resultado que Rommel no podía preveer. Con esta aureola de éxito siguió avanzando hacia el este sólo para toparse con las líneas defensivas cuidadosamente emplazadas en Alam Halfa al sur de El Alamein. Allí el Afrika Korps sería finalmente detenido en una batalla campal que los extenuados blindados alemanes fueron incapaces de afrontar. Al sur se hallaba la depresión de Quattara donde los carros no podían aventurarse. Esta vez no había posibilidad de atacar por el flanco y Rommel no podía romper el frente con sus mermadas fuerzas. De esta forma en julio de 1942 comenzó a vislumbrarse el final de Afrika Korps.

PzKpfw IV descargados en Túnez. Las operaciones de Rommel en el desierto fueron constantemente obstaculizadas mediante el hundimiento de barcos de suministros por la Royal Navy o por la RAF.



MARS. Lincs

asemejarle al cañón de mayor calibre como forma de impedir su detección.

Características
Carro Armato L 6/40
Tripulación: dos (jefe de carro/tirador, conductor).
Peso: total 6 800 kg; 7 000 kg para la versión lanzallamas.
Dimensiones: longitud 3,78 m; anchura 1,92 m; altura 2,03 m; luz sobre el suelo 35 cm.
Planta motriz: un motor SPA 18D de cuatro cilindros en línea y 70 hp de potencia.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 42 km/h; alcance máximo 200 km; vadeo 0,8 m; pendiente 60 por ciento; obstáculo vertical 0,7 m; zanja 1,7 m.
Armamento: un cañón Breda Modelo 35 de 20 mm, remplazado por un lanzallamas en la variante lanzallamas, y una ametralladora Breda Modelo 38 de 8 mm coaxial.

Basado en el carro ligero británico Carden-Lloyd, el L 6/40 estaba armado con un cañón de 20 mm y una ametralladora coaxial de 8 mm.

ITALIA

Carros medios Fiat M 11/39 y M 13/40

En 1937, el prototipo del Carro Armato M 11/39 con el sistema de suspensión del carro ligero L3 fue completado con seis ruedas a cada lado. La distribución era muy similar a la del carro de combate norteamericano M3 Lee, pero con un cañón de 37 mm (posteriormente uno de 75 mm) en el lateral derecho, conductor a la izquierda y torre monoplaza armada con ametralladoras gemelas de 8 mm. Los desarrollos posteriores aumentaron a ocho las ruedas y a partir de entonces sería esta la configuración estándar de los carros medios italianos. Sólo se construyeron cien M 11/39 al considerarse que su diseño estaba ya obsoleto y en 1940, 70 de ellos fueron enviados al Norte de Africa, donde muchos fueron capturados o destruidos durante los primeros combates con el Ejército británico.

Un desarrollo posterior fue el M 13/40 con un chasis similar pero con un casco rediseñado de construcción remachada con un espesor variable de 6 mm a 42 mm. El conductor se sentaba en la izquierda del frontal con el ametrallador a su derecha, éste último dotado con dos ametralladoras Modelo 38 de 8 mm. La torre alojaba dos hombres y se hallaba en el centro del casco con el jefe de carro/tirador a la derecha y el cargador a la izquierda. Disponía de dos portillos que cubrían la torre. El principal armamento lo constituía un cañón de 47 mm y 32 calibres con una elevación de 20.° y una depresión de – 10°, con un giro de 360°. Una ametralladora Modelo 38 de 8 mm estaba montada coaxialmente con el cañón y otra similar se instalaba sobre la torre para defensa antiaérea. Como dotación el vehículo transportaba un total de 104 proyectiles de 47 mm y 3 048 cartuchos de 8 mm. El motor se hallaba en la trasera del casco y su transmisión a la caja de cambios del frontal se realizaba mediante un eje helicoidal. La suspensión consistía a cada lado, en cuatro *bogies* articulados de ruedas dobles montados en dos montajes de ballestas semielípticas, con la tensora detrás, además de tres rodillos de apoyo.

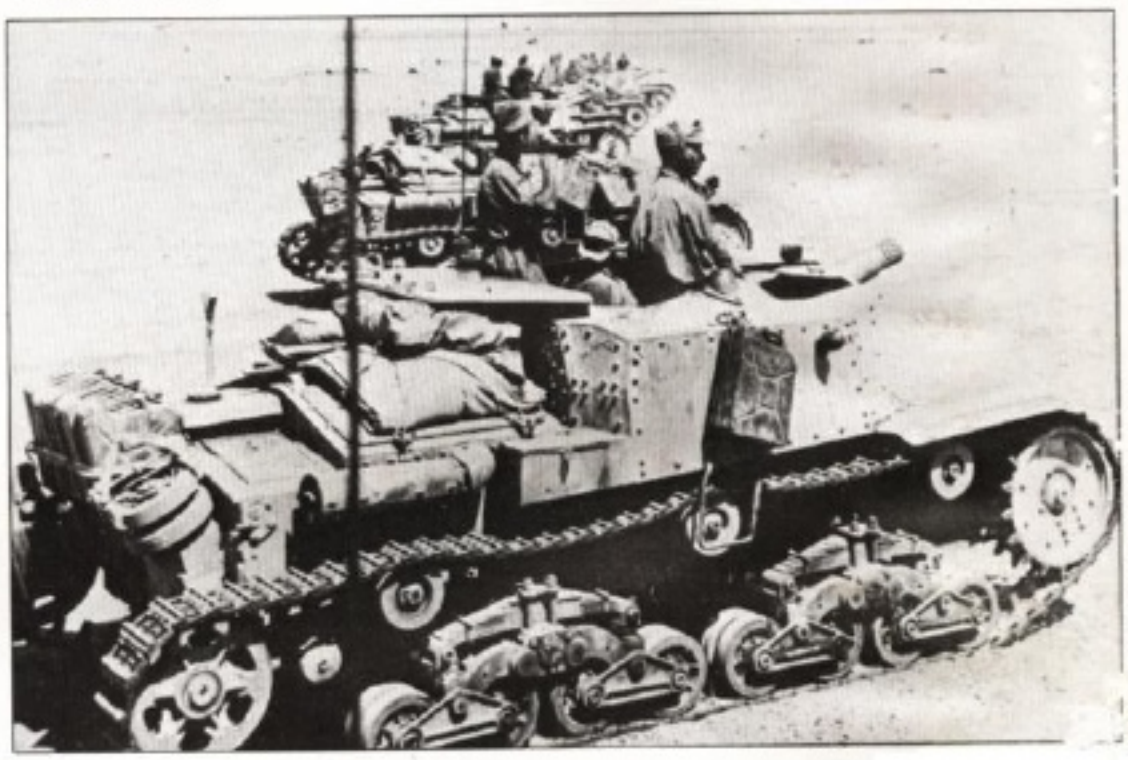
El M 13/40 fue construido por Ansaldo-Fossati a una cadencia de 60-70 al mes, produciéndose un total de 77 vehículos. El carro fue ampliamente utilizado en el Norte de África por el Ejército italiano pero se mostró poco eficaz y propenso a incendiarse cuando era alcanzado con proyectiles contracarro.

Muchos vehículos fueron capturados por el Ejército británico después de ser abandonados por sus tripulantes y como a comienzos de 1941 escaseaban los carros en el lado aliado se constituyó con ellos el 6.° Royal Tank Regimen y el 6.° Calvary Regiment australiano. Este regimiento australiano dispuso de tres escuadrones de vehículos capturados, llamados Dingo, Rabbit y Wombat. Para que no fueran atacados o batidos por las unidades aliadas se les pintaron canguros blancos en los flancos, glacis y parte trasera de la torre.

El Semovente Comando M 40, vehículos de mando, era básicamente el carro M 13/40 con la torre desmontada y dotado con equipos de comunicaciones adicionales. Otros desarrollos fueron el M 14/41 y 15/42, que veremos más adelante.

Características
Carro Armato M 11/39
Tripulación: tres.
Peso: 11 000 kg.
Dimensiones: longitud 4,73 m; anchura 2,18 m; altura 2,30 m.
Planta motriz: un motor diesel SPA TM40 de 8 cilindros en V y 105 hp de potencia.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 33 km/h; alcance máximo 200 km.
Armamento: un cañón de 37/40 mm y dos ametralladoras Breda Modelo 38 de 8 mm en la torre.

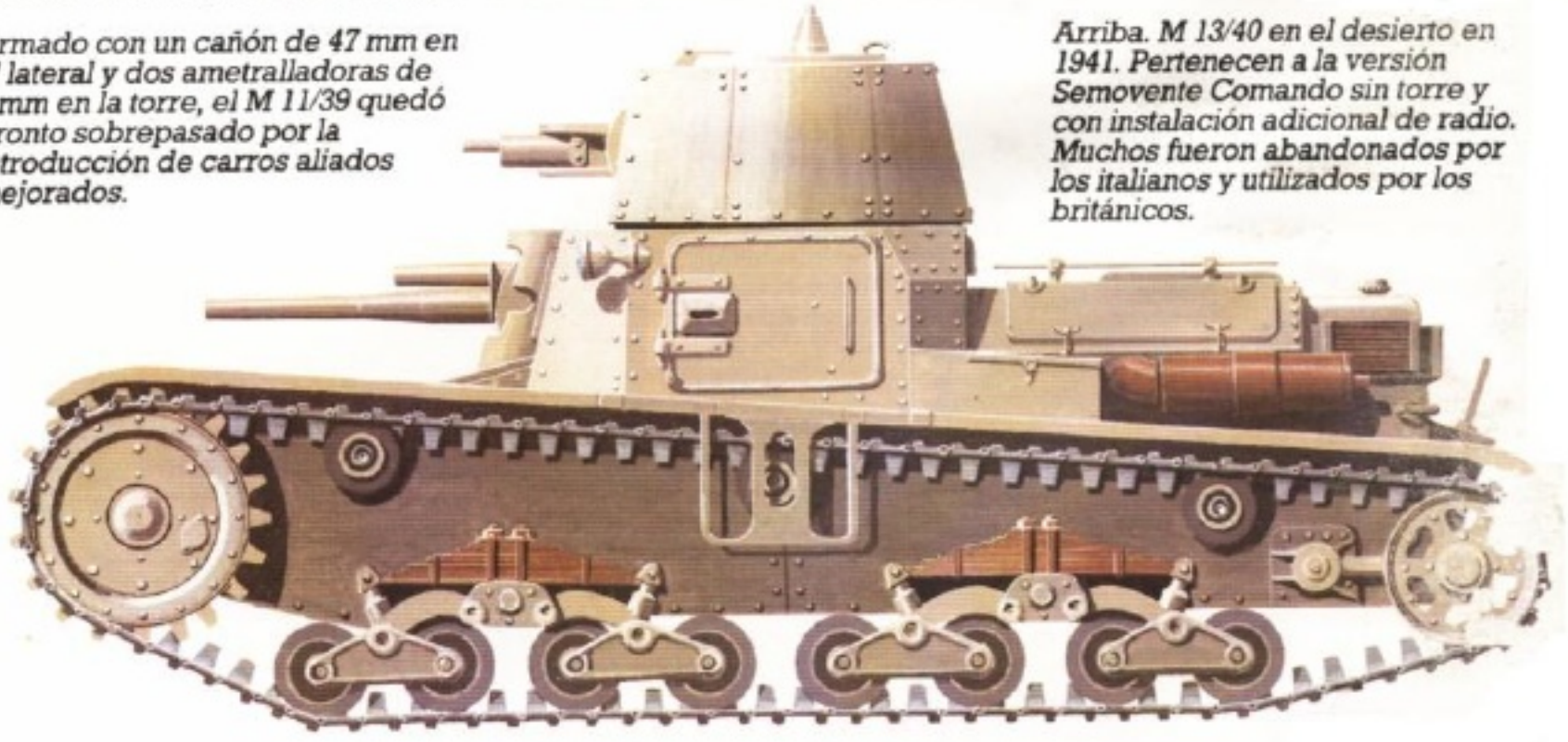
Características
Carro Armato M 13/40
Tripulación: cuatro.
Peso: 14 000 kg.
Dimensiones: longitud 4,92 m; anchura 2,2 m; altura 2,38 m.
Planta motriz: un motor diesel SPA TM40 de ocho cilindros y 125 hp de potencia.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 32 km/h; alcance máximo 200 km.
Armamento: un cañón de 47/32 mm y cuatro ametralladoras Breda Modelo 38 de 8 mm (una de ellas para la defensa antiaérea).



Archivo Histórico Ejército Italiano

Armado con un cañón de 47 mm en el lateral y dos ametralladoras de 8 mm en la torre, el M 11/39 quedó pronto sobrepasado por la introducción de carros aliados mejorados.

Arriba. M 13/40 en el desierto en 1941. Pertenecen a la versión Semovente Comando sin torre y con instalación adicional de radio. Muchos fueron abandonados por los italianos y utilizados por los británicos.



ITALIA

Carro medio Fiat M 15/42

El Carro Armato M 14/41 era en esencia un M 13/40 dotado con un motor diesel más potente y equipado con filtros de aire diseñados especialmente para la lucha en el desierto. Se construyeron cerca de 1 100 de estos vehículos, que tienen características similares al M 13/40, excepto en su velocidad máxima de 33 km/h y en su peso de 14,5 toneladas. Su desarrollo fue el Carro Armato M 15/42 que entró en servicio a comienzos de 1943. Sólo se construyeron 82 de estos carros, siendo encuadrados la mayoría en la División Ariete que tomó parte en el intento italiano de expulsar de Roma a los alemanes en septiembre de 1943. Algunos de estos vehículos fueron capturados por los alemanes y se emplearon más tarde contra los Aliados.

El M 15/42 era ligeramente más largo que el M 14/41 y se distinguía por la ausencia del portillo de acceso del flanco izquierdo del casco. Tenía un motor más potente que lo hacía más rápido, además de mayor blindaje y otras modificaciones menores.

El casco del M 15/42 era de construcción remachada con un espesor que variaba desde los 42 a los 14 mm, con un máximo de blindaje en el frontal de la torre de 45 mm. El conductor iba sentado en la izquierda del frontal con el ametrallador a su derecha; este último disponía de dos ametralladoras Breda Modelo 38 de 8 mm. La torre se hallaba en el centro del casco y estaba armada con un cañón de 47 mm y 40 calibres con una elevación de 20° y una presión de – 10° con un giro horizontal eléctrico, de 360°. Como armamento secundario contaba con una ametralladora Modelo 38 de 8 mm montada coaxialmente con el cañón y un arma similar montada en la torre para defensa antiaérea. Llevaba un total de 111 proyectiles de 47 mm y 2 640 cartuchos de 8 mm. La suspensión consistía a cada lado en cuatro *bogies* de ruedas dobles instalado en dos montajes con ballestas semihelípticas, con la rueda tractora en el frente y la tensora detrás, además de los tres rodillos del apoyo correspondientes. El motor estaba en la parte trasera del casco y tenía una caja de cambios con ocho marchas hacia delante y dos hacia atrás.

Por las fechas en que el M 15/42 entró en servicio, ya estaba obsoleto y durante algunos años se preparó el diseño de otro carro. En 1942 se construyeron los prototipos del Carro Armato P 40 pesado. Era un avance notable en el diseño italiano de carros de combate y utilizaba un tipo de suspensión similar a la del M 15/42. La distribución también era similar, con el conductor delante, la torre en el centro y el motor detrás. Disponía de mayor blindaje y el frontal del casco y los flancos de la torre inclinados para darle la mayor protección posible dentro de su peso límite de 26 toneladas. El P 40 estaba propulsado por un motor de doce cilindros en V de 420 hp que le daba una velocidad máxima en carretera de 40 km/h. El armamento principal comprendía un cañón 75 mm y 34 calibres y una ametralladora coaxial Modelo 38 de 8 mm. Llevaba un total de 75 proyectiles de 75 mm y 600 cartuchos de 8 mm. El P 40 fue construido por Fiat en el norte de Italia, pero ninguno llegó a entrar en servicio con el Ejército italiano y la mayoría fueron utilizados por los alemanes que siguieron produciéndolos. Según algunos informes se completaron unos 50 vehículos.

Características

Carro Armato M 15/42
Tripulación: cuatro (jefe de carro/tirador, cargador, tirador de la ametralladora, conductor).
Peso: 15 500 kg.
Dimensiones: longitud 5,04 m; anchura 2,23 m; altura 2,39 m; luz sobre el suelo 41 cm.
Planta motriz: un motor SPA 15 TB M 42 de ocho cilindros en V y 122 hp de potencia.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 40 km/h; alcance máximo 220 km; vadeo 1 m; pendiente 60 por ciento; obstáculo vertical 0,8 m; zanja 2,10 m.
Armamento: un cañón 47/40 mm, dos ametralladoras Breda Modelo 38 de 8 mm en el casco, otra del mismo tipo montada coaxialmente y otra montada en la torre para defensa antiaérea.
Blindaje: torre máximo 45 mm; casco, frontal 42 mm; lateral y trasero 25 mm; cubierta y suelo 14 mm.

Imperial War Museum

Un escuadrón de M 14/41 en Cirenaica en 1942. Se construyeron más de 1 100 de estos carros, en realidad M 13/40 tropicalizados.

Imperial War Museum

Un M 14/41 abandonado tras la primera batalla de El Alamein. El M 15/42 era similar pero sin portillo lateral. Sólo se construyeron 82 ejemplares.

JAPÓN

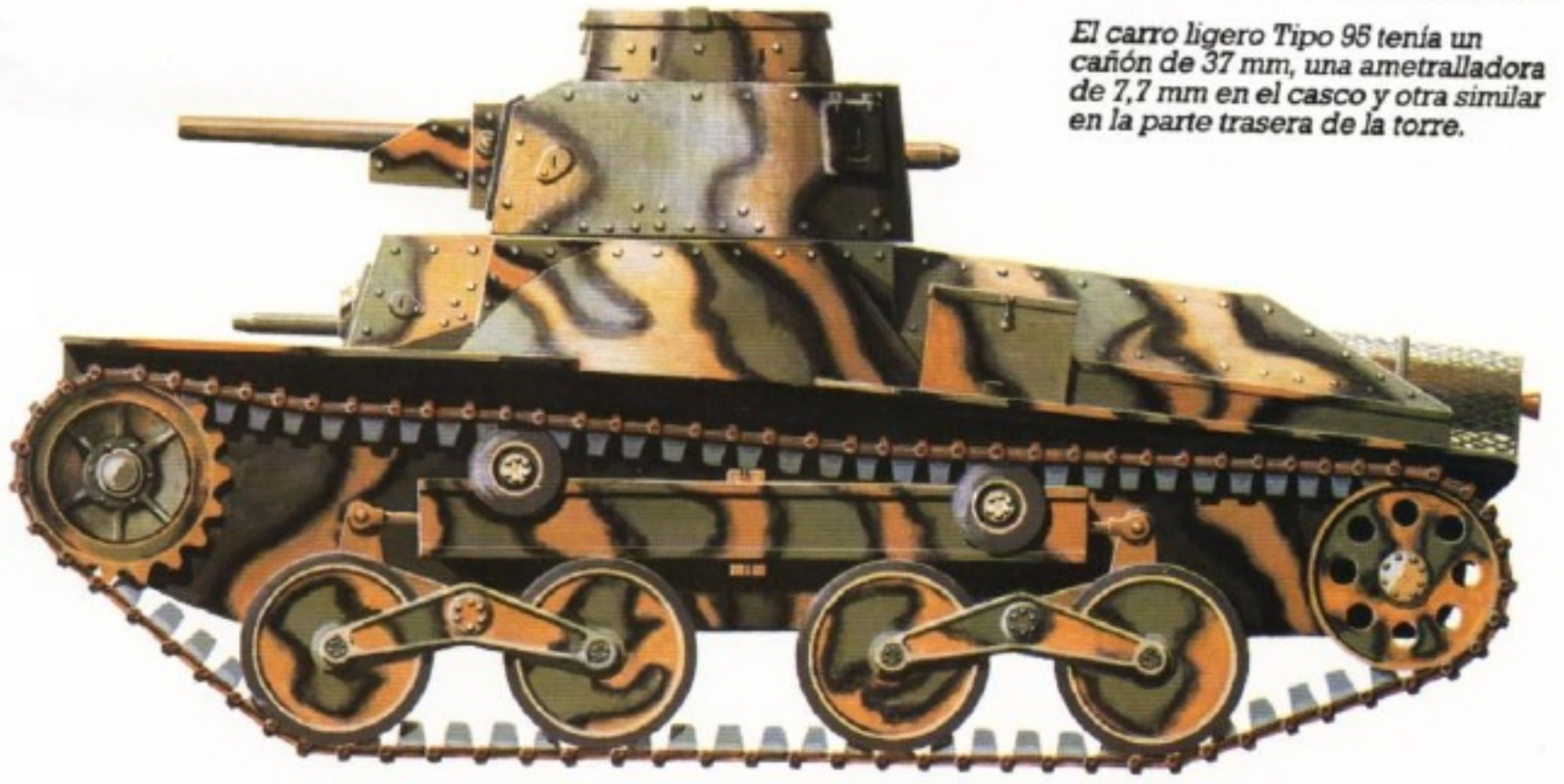
Carro ligero Tipo 95

El tipo 95 se desarrolló para cumplir los requerimientos del Ejército japonés a comienzos de los treinta. Los dos primeros prototipos fueron construidos por las Industrias Pesadas Mitsubishi en 1934. Se les probó en China y Japón y a partir de entonces resultó estandarizado como Carro Ligero Tipo 95, aunque la compañía lo llamaba HA-GO, mientras que el ejército lo denominaba KE-GO.

Se construyeron unos 1 100 carros antes de que se terminara su producción en 1943, aunque algunas fuentes indican que en realidad la fabricación se prolongó hasta 1945.

El casco y la torre del Tipo 95 era de construcción remachada con un espesor que variaba desde los 6 mm a los 14 mm. El conductor iba sentado en la derecha del frontal con el ametrallador a su izquierda que manejaba una ametralladora Tipo 91 de 6,5 mm, (con un giro horizontal de 35° de derecha a izquierda) que más tarde sería remplazada por una del Tipo 97 de 7,7 mm. La torre se hallaba en el centro del casco, desplazada ligeramente hacia la izquierda y estaba armada con un cañón del Tipo 94 de 37 mm que disparaba munición perforante y de alto explosivo. Este cañón sería más tarde sustituido por uno del Tipo 98 de calibre similar pero con una mayor velocidad inicial del proyectil. No disponía de arma coaxial pero montaba en la parte trasera de la torre una ametralladora. Llevaba un total 2 970 cartuchos para las armas automáticas y 119 proyectiles para el cañón. La mayor desventaja de este carro, similar a la de la mayoría de los carros franceses de este periodo, era el hecho de que el jefe del carro también tenía que cargar y disparar el cañón además de realizar su misión principal de dirigir la acción del carro. El motor Mitsubishi diesel de seis cilindros y refrigerado por aire se hallaba en la trasera acoplado a una transmisión manual de cuatro marchas hacia delante y una hacia atrás. La dirección era del tipo embrague y freno, la suspensión del tipo palanca acodada que consistía, a cada lado, en cuatro ruedas con llantas de goma. La rueda tractora se situaba al frente y la tensora detrás, además de dos rodillos de retorno.

En estas fechas no se disponía de sistemas de acondicionamiento de aire pa-



El carro ligero Tipo 95 tenía un cañón de 37 mm, una ametralladora de 7,7 mm en el casco y otra similar en la parte trasera de la torre.

Imperial War Museum

Carros del Tipo 95 cruzan un pantano durante unas maniobras. El tipo 95 fue eficaz en misiones contra infantería sobre todo porque el Ejército japonés no se enfrentó a carros de combate hasta tropezar con los Marines en 1943.

ra mantener fresco el interior del carro, de manera que las paredes del compartimento de la tripulación estaban forradas con amianto, material que además protegía algo a los tripulantes de lesiones cuando se desplazaban campo través.

En 1943 unos cuantos carros ligeros del Tipo 95 fueron modificados para transportar el cañón de 57 mm como el que montaba el carro medio Tipo 97 bajo la denominación KE-RI, pero esta variante no tuvo demasiado éxito porque la torre era excesivamente incómoda. El KE-NU era el Tipo 95 con la torre completa del tipo 97. Al Tipo 95 le siguió el Tipo 98 KE-NI, del que sólo se construyeron unos 100 ejemplares antes de que finalizara su producción en 1943, cuando se consideró que el diseño no era del todo satisfactorio. El carro anfibio Tipo 2 KA-MI utilizaba los componentes automotrices del Tipo 95 y fue muy utilizado en las campañas de invasión del Pacífico durante la segunda guerra mundial.

Japón también utilizó en gran número carros ligeros de los Tipos 92, 94 y 97, siendo el más frecuente este último.

Imperial War Museum - MARS, Inc.

Utilizado en China y durante las primeras campañas contra los norteamericanos, el Tipo 95 se mostró como un vehículo efectivo, pero más tarde, al enfrentarse con carros y cañones contracarro norteamericanos quedó desplazado.

Un Tipo 95 a toda velocidad, probablemente en Manchuria. Las conquistas japonesas se vieron favorecidas por el hecho de que ninguno de sus oponentes disponía de cantidades suficientes de carros, ni capacidad contracarro.

Características

Tipo 95
Tripulación: tres (jefe de carro/tirador, conductor, tirador de ametralladora).
Peso: 7 400 kg.
Dimensiones: longitud 4,38 m; anchura 2,057 m; altura 2,184 m.
Planta motriz: un motor diesel Mitsubishi NVD 6120 de seis cilindros refrigerado por aire y de 120 hp de potencia.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 45 km/h; alcance máximo 250 km; vadeo 1 m; pendiente 60 por ciento; obstáculo vertical 0,812 m; zanja 2 m.
Armamento: un cañón Tipo 94 de 37 mm remplazado por otro Tipo 98 de 37 mm y una ametralladora Tipo 91 de 6,5 mm, pero posteriormente se añadió otra Tipo 97 de 7,7 mm.

JAPÓN

Carro medio Tipo 97

A mediados de los treinta el Ejército Imperial emitió un nuevo requerimiento en demanda de un carro de combate medio que sustituyera al Tipo 89B que para entonces ya estaba obsoleto. Como no hubo acuerdo entre el Departamento de Ingeniería y el Estado Mayor General sobre cual era el mejor diseño, se construyeron dos prototipos. Mitsubishi fabricó el diseño del Departamento de Ingeniería y el Arsenal de Osaka el del Estado Mayor General. Había pocas diferencias entre ambos diseños, aunque el de Mitsubishi era más pesado y con un motor más potente. Se eligió este prototipo que resultó estandarizado como Tipo 97 CHI-HA, de los que se llegaron a construir unos 3 000 ejemplares antes de que finalizara su producción a mediados de la segunda guerra mundial.

El casco y la torre del carro medio Tipo 97 era de construcción remachada y tenían un espesor que variaba entre los 8 y los 25 mm. El conductor iba sentado en la parte derecha del frontal del casco con el ametrallador a su derecha que disponía de una ametralladora Tipo 97 de 7,7 mm. La torre con capacidad biplaza iba en el centro del casco, desplazada a la derecha y se accionaba manualmente, con un giro de 360°. Su arma principal era un cañón Tipo 97 de 55 mm con una elevación de + 11° y una depresión de – 9°, además de otra ametralladora en la parte trasera de la torreta. Llevaba un total de 120 proyectiles de 57 mm (80 de alto explosivo y 40 perforante) y 2 350 cartuchos de 7,7 mm.

El motor diesel, refrigerado por aire y de doce cilindros, iba instalado en la trasera del casco y tenía un árbol de transmisión hasta la caja de cambios del frontal; esta caja de cambios disponía de cuatro marchas hacia adelante y una hacia atrás. La dirección era del tipo de embrague y freno y la suspensión consistía, en cada lado, en seis ruedas de llantas de caucho con la tractora delante y la tensora detrás además de tres rodillos de apoyo. Las cuatro ruedas centrales estaban emparejadas y montadas sobre palanca acodada sostenida por ballestas blindadas, mientras cada *bogie* estaba montado en sendas palancas acodadas, e independientemente sobre el casco de igual forma.

Cuando entró en servicio el Tipo 97 era un diseño avanzado, aparte de que su armamento principal tenía una baja velocidad inicial. Una innovación de los carros japoneses de ésta época era que estaban provistos de motores diesel en lugar de motores de gasolina, lo que les proporcionaba un mayor alcance operacional, además de que reducían el riesgo de incendio, el pavor de cualquier tripulación de carros de combate.

En 1942 se introdujo el Tipo 97 (especial) que tenía una torre de nuevo diseño armada con un cañón del Tipo 97 y de 47 mm que podía disparar con mayor velocidad inicial y por lo tanto mejoraba su poder perforante. Este arma utilizaba la misma munición de los cañones contracarro japoneses lo que facilitaba la logística en el frente de batalla.

El chasis también fue utilizado para diferentes versiones como un carro barreminas, cañones autopropulsados (entre ellos el Tipo 38 HO-RO de 150 mm), cañones antiaéreos autopropulsados (de 20 mm y de 75 mm), carros de ingenieros, vehículos de recuperación y un carro posapuentes.

La mayoría de estos se construyeron en pequeñas cantidades y tuvieron escasa participación en el frente. El Tipo 97 fue reemplazado por el carro medio Tipo I CHI-HE, y después por el Tipo 3 CHI-NU, de los que se construirían unos sesenta al final de la guerra. Los últimos carros medios japoneses fueron los Tipos 4 y 5, pero ninguno de los dos llegó a entrar en combate.

Imperial War Museum

El Tipo 97, probablemente el mejor vehículo blindado japonés durante la guerra, tenía un diseño avanzado pero su armamento principal era completamente inadecuado.

Características

Tipo 97
Tripulación: cuatro.
Peso: 15 000 kg.
Dimensiones: longitud 5,516 m; anchura 2,33 m; altura 2,23 m.
Planta motriz: un motor diesel Mitsubishi de doce cilindros refrigerado por aire y 170 hp de potencia.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 38 km/h; alcance máximo 210 m; vadeo 1 m; pendiente 57 por ciento; obstáculo vertical 0,812 m; zanja 2,514 m.
Armamento: un cañón Tipo 90 de 57 mm más tarde remplazado por otro tipo 97 de 57 mm y dos ametralladoras Tipo 97 de 7,7 mm.